

Kemenhub Serahkan  
Lima Pelabuhan  
ke Pelindo III

Nostalgia Trem Kota  
Bersama Risma

Turut Bantu  
Korban Longsor  
Banjarnegara

**FREE MAGAZINE**  
*Edisi 194 - Januari 2015*

# DERMAGA

DERAP MAJU PELINDO III

**K3** BUKAN SEKEDAR FORMALITAS  
ADALAH INTEGRITAS



ISSN:2252-4762



@pelindo3



Humas Pelindo III



Humas Pelindo III

[www.majalahdermaga.co.id](http://www.majalahdermaga.co.id) Leading in Port Information

# Selamat & Sukses



**Onny Djayus** | **Mahmud Syamsudin**  
GM. Pelabuhan Gresik | Dirut PT Pelindo Energi Logistik



**Gusti Chairudin** | **M. Amiroel Koesni**  
GM Pelabuhan Kotabaru | GM Pelabuhan Sampit



**Prasetyo** | **Hendiek Eko Setiantoro**  
Dirut PT Pelindo Properti Indonesia | SM. Supervisi Teknik

# Apa kabar pembaca?

Mengawali hari baru di Tahun 2015, marilah bersama kita tak hentinya memanjatkan rasa syukur pada Tuhan YME karena masih diberi kesempatan untuk menikmati hidup lebih lama dan merasakan kebahagiaan dunia lebih lama. Tahun lalu mungkin banyak kesalahan yang kita perbuat tapi marilah kita kubur masa lalu dengan upaya memperbaiki kesalahan dibarengi tekad untuk tidak mengulangi kesalahan kembali.

Prestasi gemilang kembali diraih oleh Pelindo III. Kinerja pelayanan Pelindo III mendapatkan apresiasi dari Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (Kemenhub). Apresiasi tersebut diwujudkan dalam bentuk penghargaan Pelayanan Prima Sektor Transportasi Tahun 2014, yang diberikan kepada 12 unit pelayanan publik di lingkungan Pelindo III. Penyerahan penghargaan dilakukan langsung oleh Menteri Perhubungan Ignasius Jonan, di Ruang Mataram Gedung Kementerian Perhubungan. Pelindo III menjadi penerima penghargaan terbanyak dengan total 12 penghargaan pada unit pelayanan publik sektor transportasi.

Penghargaan ini diberikan Kementerian Perhubungan sebagai wujud apresiasi kepada operator-operator layanan transportasi di Indonesia yang telah memberikan pelayanan publik terbaik kepada masyarakat. Penghargaan tersebut diharapkan menjadi motivasi untuk terus meningkatkan pelayanan publik di sektor perhubungan. Prestasi tersebut menjadi laporan khusus DERMAGA Edisi Januari 2015 ini.

Peringatan Bulan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) yang rutin diselenggarakan tiap tahun pada Bulan Januari sampai Februari, menjadi sorotan utama DERMAGA pada laporan utama. Untuk memperingati Bulan K3, Pelindo III menggelar simulasi tanggap darurat di kantor pusatnya di Surabaya. Kegiatan yang melibatkan seluruh pegawai di Kantor Pusat tersebut merupakan bentuk komitmen manajemen perusahaan dalam mengantisipasi keadaan darurat pada gedung kantor terhadap risiko kebakaran, gempa bumi, serta ancaman bom. Pada kesempatan tersebut juga diperagakan praktek Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan (P3K), peragaan penggunaan alat pemadam api ringan (APAR), dan hidran, serta mobil pemadam kebakaran.

Selama Tahun 2014, Pelindo III banyak mencatat kunjungan kapal pesiar ke pelabuhan-pelabuhan di lingkungan kerjanya. Di akhir tahun lalu, beberapa kapal pesiar tercatat singgah di pelabuhan-pelabuhan besar di Pulau Jawa. Kunjungan kapal pesiar di akhir tahun lalu, dicatat DERMAGA dalam salah satu laporannya yang bisa Anda simak disini.

DERMAGA Edisi Januari ini juga akan mengulas kisah Negeri Aceh setelah bencana tsunami besar beberapa tahun lalu. Desember 2004 menjadi catatan kelabu bagi rakyat tanah rencong karena bencana besar merenggut nyawa banyak orang yang mereka cintai. Bencana tersebut menyisakan duka dan trauma mendalam bagi mereka disana. Desember lalu tepat sepuluh tahun usai bencana, Aceh telah 'move on' dan melanjutkan hidup. Bahkan Kota Banda Aceh tak nampak sebagai kota yang pernah hancur lebur karena tsunami.

Pembaca, masih banyak artikel menarik yang bisa Anda simak. Pantau berita terbaru dari kami di DERMAGA online dan kami nantikan kiriman saran, kritik, dan artikel dari Anda.

Selamat membaca!

## DERMAGA

Edisi 194 | Januari 2015

### Pelindung

Direksi PT Pelabuhan Indonesia III (Persero)

### Pengarah

Sekretaris Perusahaan

### Pemimpin Redaksi

Edi Priyanto

### Redaktur Pelaksana

Camelia Ariestanti

### Koordinator Liputan & Fotografi

R. Suryo Khasabu

### Administrasi

Ardella Trastiana Dewi

### Koordinator Distribusi

Hafidz Novalsyah

### Alamat Redaksi

Jl. Perak Timur 610 Surabaya 60165 Indonesia

Telp : +62 (31) 3298631 - 3298637

Fax : +62 (31) 3295204 ; 3295207

### Surat Ijin Terbit

#### Surat Keputusan Menteri Penerangan RI

NO. 1428/SK/DIRJEN PPG/SIT/1989.

Tanggal 27 Pebruari 1989

### Wartawan Dermaga tidak menerima

imbalan dalam bentuk apapun, selama menjalankan tugas jurnalistik. Segala bentuk permintaan mengatasnamakan Majalah Dermaga adalah di luar tanggung jawab redaksi.

### Redaksi menerima saran atau kritik

via e-mail: [humas@pp3.co.id](mailto:humas@pp3.co.id)



Dicetak oleh: CV. Empat Sehati

Isi Di Luar Tanggung Jawab Percetakan

# daftar isi

## Januari 2015

### Gate In

7. Pelindo III Siap Garap Bisnis Migas
8. Kali Pertama  
MV Seabourn Odyssey Dilayani Garbarata
10. Buah Tangan Motivasi  
dari Negeri Seberang
12. Imbangi Kinerja Direksi  
dengan Beasiswa *Master Degree*
14. Pelemahan Rupiah Ganggu Industri
16. Kemenhub Serahkan Lima Pelabuhan  
ke Pelindo III

### Vender

17. Ketika Pelabuhan Banyuwangi  
"Digusur" ke Meneng

### Stevedoring

21. Bukan Sekedar Formalitas  
K3 Adalah Integritas
24. Sambut Bulan K3  
dengan Simulasi Tanggap Darurat
28. Pelindo III Bangun Sistem Manajemen Terintegrasi

### Cargodoring

30. Pelindo III Borong Penghargaan Pelayanan Prima  
Sektor Transportasi





32

## Garbarata

32. Nostalgia Trem Kota Bersama Risma



34

## Jala-jala

34. Ayo Membaca Sebelum Tidur

## Boom

- 35. Kapal Pesiar 'Masih' Jadi Favorit
- 38. Sehari Jadi Anak Gembala dan Petani Organik
- 40. Cegah Penangkapan Liar Hiu dan Pari Manta
- 43. Pelabuhan Gili Mas  
Gerbang Masa Depan Ekonomi Lombok
- 44. Tanah Rencong Kini Telah Pulih
- 46. Kuliner Penghangat di Musim Hujan

## Behandle

- 48. Pelayaran Rakyat Dihadang Banyak Tantangan
- 52. Jawa Timur Pilihan Relokasi Industri
- 55. Turut Bantu Korban Longsor Banjarnegara
- 56. Sumbangsih Pelindo III Untuk Negeri
- 59. Pelindo Daya Sejahtera Peduli Siswa Berprestasi
- 60. Segar Hijau Mangrove di Teluk Lamong
- 62. Berawal dari Bolen Kini Beromzet 300 Juta



44

## Trolly

- 63. Wapres Kunjungi Terminal Teluk Lamong
- 64. Pelindo III Jadi Perusahaan Terpercaya di Indonesia



55



63

# Presiden Jokowi Tinjau Kumai

Untuk pertama kalinya Pelabuhan Pelindo III Cabang Kumai, Kalimantan Tengah dikunjungi oleh Presiden Republik Indonesia. Presiden ke-7 RI Joko Widodo mengunjungi Pelabuhan Panglima Utar Kumai awal Desember lalu. Begitu tiba di Kumai, Presiden langsung menuju ke Terminal Penumpang Pelabuhan Cabang Kumai dengan turut didampingi oleh Bupati Kabupaten Kotawaringin Barat Ujang Iskandar dan Gubernur Kalimantan Tengah Teras Narang. Joko Widodo menyoroti masyarakat di sekitar pelabuhan sekaligus mengatakan bahwa agar pengembangan pelabuhan dapat berjalan baik, pelabuhan sebaiknya memiliki luas lahan minimal 500 hektar. Presiden Jokowi Tinjau Kumai "Pelabuhan Kumai memiliki luas lahan kurang lebih 1,5 hektar sehingga sudah sulit untuk dikembangkan, sehingga pengembangan pelabuhan diarahkan ke Pelabuhan Kawasan Bumiharjo yang memiliki luas lahan 58,8 hektar," jelas General Manager Pelindo III Cabang

Kumai Budi Setiyono. Selain itu Pelabuhan Kumai akan dikonsentrasikan untuk pengembangan Terminal Penumpang. Saat ini terminal penumpang Pelabuhan Kumai bisa menampung sekitar 800 penumpang, dan pada tahun 2015 Terminal penumpang akan direnovasi sehingga bisa menampung sekitar 1.200 penumpang. (Manyar)



## Dubes Tiongkok untuk ASEAN Temui Dirut Pelindo III



Duta Besar Republik Rakyat Tiongkok untuk ASEAN Yang Xiuping yang ditemani oleh Konsulat Jenderal di Surabaya Yu Hong mengadakan pertemuan dengan Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto dan jajarannya di Kantor Pusat Pelindo III Surabaya pada awal Januari. Tujuan pertemuan tersebut guna mendorong kerja sama dan komunikasi

persahabatan antara Tiongkok dan Indonesia, khususnya di bidang pembangunan infrastruktur. Yu Hong menyampaikan pidato Presiden Joko Widodo pada pertemuan APEC 2014 di Tiongkok sejalan dengan gagasan Jalur Sutra Abad Ke-21 yang sedang dikampanyekan oleh negaranya. Ia juga berharap ada kerjasama yang melibatkan Pelindo III terkait gagasan tersebut.

Pada pembicaraan yang dipandu oleh penerjemah tersebut, Djarwo menjelaskan paparan mengenai potensi yang bisa dikembangkan di proyek Java Integrated Industrial and Port Estate (JIPE) yang sedang dibangun oleh Pelindo III bersama PT. AKR. "Selain itu kami juga sedang membuat 19 crane di Tiongkok," kata Djarwo yang disambut apresiasi hangat oleh para tamu dari Negeri Tirai Bambu tersebut. Kedua pihak bersepakat untuk saling mempermudah segala keperluan terkait pengembangan bisnis dan siap saling dikontak untuk mempercepat penyelesaian jika ada kendala yang terjadi. (Lamong)

## Sinergi Terminal Teluk Lamong dengan Pertamina

Dalam rangka memenuhi komitmen sebagai Green Port pertama di Indonesia, PT Terminal Teluk Lamong menjalin kerja sama dengan PT Pertamina (Persero). Kerja sama tersebut semakin diperkuat dengan terselenggaranya penandatanganan Memorandum Of Understanding (MoU) pada pertengahan Desember lalu. Penandatanganan MoU dilakukan di PT Terminal Teluk Lamong dan dihadiri oleh Direktur Pemasaran dan jajaran management PT Pertamina (Persero). "Saya berharap kerjasama ini dapat semakin mempererat hubungan Teluk Lamong dan Pertamina dan sama-sama memberikan benefit yang baik antar kedua belah pihak", ujar Ahmad Bambang selaku Direktur Pemasaran PT Pertamina (Persero).

Kerja sama antar kedua belah pihak terjalin untuk memenuhi kebutuhan operasi dan fasilitas di PT Terminal Teluk Lamong dikarenakan kegiatan operasional yang semakin padat di anak perusahaan ke-9 dari Pelindo



III tersebut. "dengan adanya penandatanganan MoU ini, Teluk Lamong dan Pertamina dapat memiliki payung sinergi yang baik dan kami harapkan semua proses dapat berjalan cepat dan lancar untuk menunjang pengoperasian Teluk Lamong". Ujar Prasetyadi, Direktur Utama PT Terminal Teluk Lamong. (Manyar).

## Aperindo Selenggarakan Umroh Pegawai TPS dan Kopelindo III



**PT** Aperindo Prima Mandiri anak perusahaan Koperasi Pegawai Pelindo III menyelenggarakan dan memfasilitasi keberangkatan sedikitnya 25 orang jamaah umroh ke

tanah suci. Sejumlah 25 orang jamaah tersebut terdiri dari 20 pegawai PT Terminal Petikemas Surabaya (TPS) beserta keluarga dan 5 orang karyawan Kopelindo III. Para jamaah mendapatkan bantuan perjalanan ibadah umroh ke tanah suci sebagai bentuk perhatian perusahaan akan kesejahteraan pegawainya. Kegiatan umroh tersebut dilaksanakan selama sembilan hari mulai tanggal 14-22 Desember 2014. Penyelenggaraan umroh tersebut menjadi salah satu bidang usaha yang dikelola PT Aperindo Prima Mandiri yang mulai berjalan pada tahun 2014. (Berlian)

## Terminal Teluk Lamong Peduli Warga

**PT** Terminal Teluk Lamong menyerahkan bantuan pembangunan dan perbaikan tempat ibadah serta fasilitas umum pada beberapa rukun warga di Kelurahan Tambak Osowilangon dan pemberian santunan kepada anak yatim Pondok Pesantren Al-Fatih pada awal Desember lalu. Bantuan senilai 105 juta Rupiah tersebut diserahkan di kantor Kelurahan Tambak Osowilangon dan dihadiri oleh Sekretaris Perusahaan dan Assekper Program Kemitraan Pelindo III. Turut hadir pula pemerintah daerah setempat yaitu Camat Benowo, Komandan Rayon Militer Benowo, Kapolsek Benowo, Lurah Tambak Osowilangon, serta perwakilan dari masyarakat sekitar.

Komitmen PT Terminal Teluk Lamong untuk membantu masyarakat di sekitar wilayah terminal multipurpose tersebut benar-benar diwujudkan dengan memberikan bantuan program CSR, awal Desember lalu. "Kami

berkomitmen untuk terus membantu masyarakat dengan program-program yang dapat memberikan manfaat bagi warga sekitar," ujar Direktur Keuangan dan Umum PT Terminal Teluk Lamong Hariyana kala itu. (Manyar)



## Direksi Baru Perkuat PT PMS



**A**da yang berbeda dari upacara bendera pertengahan Desember lalu di PT Pelindo Marine Service (PT PMS). Upacara yang rutin diadakan setiap tanggal 17 setiap bulan nya ini, hari itu dilakukan dengan adanya penandatanganan memorandum tugas, wewenang dan tanggung jawab Direksi PT PMS. Kini hadir dua direksi baru di Perusahaan yang

bergerak di bidang jasa pelayanan perkapalan ini yaitu Direktur Teknik yang kini di jabat oleh Hari Poerwanto sementara Direktur Operasi di jabat oleh Wahyu Agung P. Direktur Utama PT PMS-Chairoel Anwar selaku pimpinan upacara mengatakan bahwa dengan adanya dua direktur yang pernah menjabat sebagai Manager di PT PMS sebelumnya ini, beliau berharap mampu membawa PT PMS lebih baik lagi sehingga tujuan dari perusahaan dapat tercapai.

Selain itu Dirut PT PMS juga mengajak seluruh staf darat maupun laut serta para manager dan kepala bidang untuk sama-sama mengikuti dan menjalankan tiga hal yaitu, isi visi dan misi perusahaan, Perjanjian Kerja Bersama (PKB) serta budaya perusahaan. "Kita harus sama-sama bekerja untuk membawa PT PMS lebih maju lagi. Semangat kebersamaan kita jaga. Jasa pelayanan perkapalan kita optimal kan lagi, sehingga tidak ada kata tidak siap untuk kapal yang akan beroperasi" Ujar Chairael memberikan motivasi serta semangat untuk para staf dan manager yang mengikuti upacara bendera. (Manyar)

## Pelindo III

# Siap Garap Bisnis Migas

**U**sai mensejajarkan diri sebagai perusahaan bertaraf global dengan meraup Global Bond senilai Rp 6 triliun rupiah, Pelindo III terus berkembang melebarkan lini usahanya. Operator pelabuhan yang berpusat di Surabaya ini berencana merambah bisnis minyak bumi dan gas di Benoa, Bali. Dengan bekerja sama dengan PT Titis Sampurna, Pelindo III akan membentuk anak perusahaan di bidang gas. Aksi korporasi ini diawali dengan pelaksanaan In House Training Operasi Instalasi Tangki Timbun dan Penanganan Produk Minyak serta Gas Bumi di Kantor Pusat Pelindo III, Surabaya (1-4/12).

Arah diklat yaitu pada bidang HSE untuk penyelenggaraan keselamatan dalam pelaksanaan pekerjaan di wilayah Pelindo III. Juga pada bidang loading/unloading untuk mengetahui bagaimana mekanisme bongkar muat dilaksanakan. Selama 4 hari, peserta diklat akan diberi materi terkait Fundamental of Energy; Proses Pengolahan Migas; Operasi Penerimaan, Penimbunan, BBM & Produk Gas; serta Sistem Instrumentasi untuk Alat Ukur, Keselamatan, Kesehatan Kerja & Lindungan Lingkungan.

PT Titis Sampurna juga akan memfasilitasi SDM Pelindo III untuk observasi di fasilitas penanganan gas miliknya, sembari menunggu kelas yang diselenggarakan oleh Pusdiklat Migas di tahun 2015 nanti. Guna memberikan keterampilan

dan pemahaman bidang yang komprehensif, rencananya para peserta diklat akan dikirim untuk mempelajari bidang kerja migas tersebut selama 14 hari ke Cepu, Jawa Tengah dan ke Prabumulih, Sumatra Selatan. Diharapkan melalui pelatihan ini Pelindo III memiliki SDM yang kompeten di bidang petrochemical and gas handling. Sebagai langkah strategis menjawab tantangan pada lini usaha baru.

### Terminal LNG di Benoa

Sementara itu, pada acara Focus Group Discussion (FGD) bertajuk "Terminal LNG Denpasar: Harapan dan Tantangannya" di Denpasar pada akhir Desember lalu, Cening Widhiana selaku Representative Officer Pembangunan LNG Kawasan Timur Indonesia (KTI) Bali, di Denpasar, mengatakan pihaknya sudah melakukan pembicaraan dengan Pelindo III Cabang Benoa. Pembicaraan ini terkait rencana PT Pertamina Gas (Pertagas) akan membangun terminal Liquid Natural Gas (LNG) atau gas alam cair di kawasan Pelabuhan Benoa, Bali, dalam upaya memenuhi kebutuhan perusahaan antara lain PT Indonesia Power.

la menjelaskan pembangunan terminal LNG di Kawasan Pelabuhan Benoa Bali saat ini tinggal menunggu sinergitas antara Pelindo III dan Pemkot Denpasar karena ada beberapa kendala teknis, seperti dikutip dari situs eksplorasi.co. Menurut dia, rencana pembangunan terminal LNG itu akan dimulai tahun 2015 dan secara bertahap mulai dari pemetaan lokasi hingga pembangunan infrastruktur pendukung lainnya.

Cening mengatakan luas arealnya yang diperlukan sekitar lima hektare. Namun dari seluruh luas tersebut, yang benar-benar dibangun terminal untuk menempatkan tanki-tanki bahan alami dan regasifikasi hanya sekitar dua hektare. Sisanya tetap dibangun kawasan terbuka hijau. "Kendala yang berarti sebenarnya tidak ada. Namun perlu diupayakan kesatuan persepsi di beberapa pemangku kepentingan terkait, sehingga pembangunan terminal LNG di Kota Denpasar bisa dilaksanakan secepatnya," kata Cening. (Lamong; Dari berbagai sumber)

Ilustrasi kapal tanker LNG. ▶



# Kali Pertama MV Seabourn Odyssey Dilayani Garbarata



Garbarata. ▲



Turis cruise bercengkrama santai. ▲



Pameran wayang. ▲

Kapal pesiar MV Seabourn Odyssey kembali merapat di Pelabuhan Tanjung Perak, akhir Nopember lalu. Ada yang berbeda dalam kunjungannya kali ini, yakni penggunaan fasilitas garbarata di Terminal Penumpang Gapura Surya Nusantara sebagai fasilitas untuk naik dan turun penumpang kapal pesiar. Sejak diresmikan pada 2 Oktober 2014 lalu, ini kali pertama Terminal Penumpang Gapura Surya Nusantara digunakan untuk melayani penumpang kapal pesiar.

Kepala Humas Pelindo III Edi Priyanto mengatakan penyambutan kedatangan kapal pesiar MV Seabourn Odyssey berbeda dari biasanya. Tidak hanya Tari Reog yang menyambut, tetapi juga menampilkan beragam kesenian daerah khas Jawa Timur. 462 wisatawan mancanegara dan 231 kru kapal pesiar dapat menonton pameran tersebut di lantai 3 Terminal Penumpang Gapura Surya Nusantara yang dikemas dengan tema "Wonderful East Java".

Tema Wonderful East Java dimanifestasikan dalam beberapa mini etalase yang menampilkan kesenian dan kebudayaan Jawa Timur. Etalase itu terdiri dari Wonderful Batik, Wonderful Topeng, Wonderful Wayang, Wonderful Kuda Lumping, Wonderful Gamelan, dan diberikan hiburan live music berupa musik keroncong, musik gamelan, dan musik country. "Para turis dapat terlibat langsung di dalam kesenian-kesenian tersebut. Mereka dapat ikut membuat topeng, membatik, mencoba musik gamelan, bermain kuda lumping dan wayang, juga beberapa kesenian-kesenian lain," jelas Edi.

Penyambutan yang terbilang spesial itu sebagai bentuk penghormatan bagi para penumpang kapal MV Seabourn Odyssey sebagai kapal pesiar pertama yang menggunakan fasilitas garbarata di Terminal Penumpang Gapura Surya Nusantara. "Berbagai fasilitas modern di terminal penumpang ini bukan hanya untuk para turis asing yang menggunakan kapal pesiar, tapi para penumpang kapal antarpulau (domestik) juga dapat memanfaatkannya," tambahnya.

Setiap tahun Kementerian Pariwisata melakukan promosi wisata yang ada di Indonesia kepada para operator kapal pesiar asing dengan harapan mereka mau datang ke Indonesia. "Kegiatan ini akan kami dokumentasikan dengan baik dan akan kami gunakan untuk materi kegiatan promosi wisata kepada operator kapal pesiar," jelasnya.



▲ Terminal Gapura Surya Nusantara bersolek menyambut cruise MV Seabourn Odyssey.

Setiap tahun tren kunjungan kapal pesiar semakin meningkat. Di wilayah kerja Pelindo III sendiri catatan menunjukkan kunjungan kapal pesiar di tahun 2010 sebanyak 57 unit, tahun 2011 sebanyak 76 unit, tahun 2012 sebanyak 92 unit, tahun 2013 sebanyak 113 unit. Khusus tahun 2014, Pelindo III mencatat 109 kunjungan kapal pesiar hingga bulan September 2014.

Data kunjungan ini senada dengan yang disampaikan oleh Direktur Promosi Konvensi, Insentif, Even dan Minat Khusus Kementerian Pariwisata Rizki Handayani. "Pelindo III merupakan yang teraktif dalam melayani wisata kapal pesiar. Kami sebagai pemerintah (Kementerian Pariwisata) merasa sangat dimudahkan dalam berkoordinasi terkait pengembangan wisata cruise di Indonesia," ungkapnya saat ditanya wartawan di sela acara penyambutan.

Edi mengungkapkan, apa yang dilakukan oleh Pelindo III di Pelabuhan Tanjung Perak tersebut dapat dijadikan contoh dan acuan bagi pelabuhan-pelabuhan lain yang selama ini melayani kapal pesiar. Karena dapat berfungsi sebagai sarana promosi langsung yang menimbulkan rasa ingin tahu dan apresiasi atas karya budaya yang ada di Indonesia.

Selama sandar di Pelabuhan Tanjung Perak, sebagian turis ada yang turun dari kapal pesiar untuk mengunjungi dua tujuan wisata yang berbeda, rombongan pertama menuju ke Trowulan, mengunjungi museum, segaran, candi bajang ratu dan makan siang di Sativa Restaurant. Sedangkan rombongan lainnya mengunjungi Sampoerna House, Marine Monument, Kayoon Flower market and Joko Dolog statue.

MV Seabourn Odyssey merupakan kapal berbendera Bahamas yang berangkat dari Singapura dengan tujuan akhir Bali selama 12 hari dengan menyinggahi beberapa pelabuhan. Sejak berlabuh dari Singapura pada 23 November 2014 lalu, kapal berbobot hingga 32.477 Gross Tonnage dengan panjang 198 meter ini sudah sandar di Tanjung Priok dan Tanjung Emas. Usai lepas jangkar dari Tanjung Perak akan lanjut berpesiar ke Probolinggo, Celukan Bawang, Pulau Komodo lalu ke Benoa Bali.

Turut hadir dalam kegiatan penyambutan kedatangan MV Seabourn Odyssey dan agenda Wonderful East Java yaitu Dirut Pelindo III Djarwo Surjanto, GM Pelindo III Cabang Tanjung Perak Eko Harijadi Budijanto, dan Kepala Dinas Pariwisata Kota Surabaya Wiwik Widayati. (Mirah)

# Buah Tangan Motivasi dari Negeri Seberang

Peta Laut Arktik yang berada nun jauh di ujung bumi terpampang besar di layar presentasi. Ratusan pasang mata terkejut melihatnya. Bukan karena belum pernah melihat peta Laut Arktik, tapi karena tak pernah menyana bahwasanya kini lautan di kutub utara yang penuh es tersebut kini telah dilalui rute kargo internasional. Ternyata pada tahun 2013 saja, ada 74 perjalanan kargo yang membawa 1,35 juta meter kubik ton menyusuri Laut Arktik di masa-bebas-es yang terjadi selama 3 hingga 5 bulan tiap tahun. Eric Ferdinan, staf Subdit Perencanaan SDM mempresentasikan sebagian pengetahuan yang ditimbanya di World Maritime University (WMU) Malmo, Swedia.

Tidak hanya Eric, tetapi juga Donny Hardi Saputra (Kantor Pusat), Arief Yarmanto (Cabang Tanjung Perak), Achmad Sholeh (Kantor Pusat), Bayu Widyafrastra (TPKS),

Yudho Pratikto (TPKS), Oscar Yogi Yustiano (Kantor Pusat), M. Rizal Avif Khan (Kantor Pusat), Putu Astari Dwi Utama (Cabang Tanjung Perak), Marsia Bedina Hutapea (Kantor Pusat), dan Hapsari Nurina Rahmi (TPS) yang menjadi narasumber dalam Forum Manajemen Ilmu Pengetahuan 2014, awal Desember lalu di Kantor Pusat Pelindo III. Semua narasumber dari acara yang merupakan rangkaian Manajemen Ilmu Pengetahuan (MIP) tersebut ialah pegawai Pelindo III yang dikirim untuk tugas belajar strata Master (S-2) di sejumlah perguruan tinggi ternama di Eropa.

Sementara seratusan peserta yang hadir merupakan pemegang (PLS) angkatan 2014 dan putra-putri daerah. Dengan mengikuti forum tersebut, sebagian besar peserta yang "masih hijau" tentang dunia kepelabuhanan mendapat banyak pengetahuan baru di bidang maritim. Tidak hanya pemahaman dasar, tetapi juga perkembangan tren bisnis kepelabuhanan internasional seperti pada materi yang disampaikan Eric. Selama empat hari masing-masing narasumber membagikan pengalamannya dalam suasana santai dan keakraban. Setiap satu narasumber usai presentasi selalu diakhiri dengan sesi tanya-jawab yang disambut aktif oleh para peserta.

Eric membenarkan, menimba ilmu kepelabuhanan di Swedia membuatnya mengikuti perkembangan isu terkait. Karena itulah ia mengambil sejumlah isu terbaru sebagai teaser dari presentasinya. Berawal dari informasi terkini, Eric menggugah peserta agar sadar bahwa dengan regulasi yang juga mengakomodir swasta, sekarang sudah memasuki era kompetisi. Pelabuhan seharusnya bukan hanya sebagai tempat bongkar-muat, tetapi juga harus memberikan adding value ke pengguna jasa. "Kita tidak boleh lagi bersikap pasif. Kita harus selalu menawarkan solusi kepada pengguna jasa," yakin Eric di tengah paparannya. "Pelabuhan harus suitable dengan customer," imbuhnya lagi.

Tidak hanya isu kepelabuhanan internasional yang dibedah dalam forum tersebut, tetapi juga perkembangan di lingkungan Pelindo III sendiri. Misalnya narasumber Bayu Widyafrastra dari Terminal Petikemas Semarang, ia mempresentasikan tentang Revitalisasi Alur Pelayaran Barat Surabaya (APBS). Pengoptimalan APBS sangat penting karena alur masuk Pelabuhan Tanjung Perak sepanjang 43 kilometer ini dapat menekan waiting time kapal dengan two-ways navigation dan meningkatkan throughput (terutama container throughput) Pelabuhan Tanjung Perak menjadi 10 persen. Selain itu secara tidak



langsung juga dapat menyokong pertumbuhan ekonomi Provinsi Jawa Timur. Bayu merasa forum ini menjadi kesempatan yang baik guna berbagi pengetahuan kepada calon pegawai baru tentang detail operasional pelabuhan.

Bayu juga berbagi pengalaman hidup di luar negeri. Ia merasa ada beberapa kebiasaan orang barat yang sejalan dengan budaya perusahaan yang ada di Pelindo III, yaitu CCI (customer focus, care, dan integrity). Kebiasaan tersebut misalnya open minded, profesional, disiplin, fair, dan percaya diri. Budaya disiplin antri dan disiplin waktu sangat luar biasa di negara barat. "Mereka sangat menghargai waktu sosial dan keluarga, sehingga mereka optimal dalam waktu kerja. Jarang sekali datang terlambat atau korupsi waktu istirahat," cerita Bayu.

Hal lain terkait kebudayaan di luar negeri yang menarik diceritakan menurut Bayu, yaitu bahwa orang di negara maju memiliki tingkat kepercayaan diri yang tinggi. "Meskipun dalam suatu hal mereka tidak terlalu menguasai, tetapi mereka tidak ragu untuk speak their mind (guna mempersuasi orang)," ungkap Bayu.

Menurut pemegang dari Subdit Pembinaan Anak Perusahaan Rachmartika Astarini yang menjadi peserta, ada dua manfaat (bagi peserta) dari mengikuti forum tersebut. Pertama, peserta menjadi termotivasi untuk terus mengembangkan diri agar dapat melanjutkan pendidikan ke tingkat lebih lanjut. "Teman-teman jadi tahu kalau belajar di luar negeri itu totally different, tapi reachable," ungkap Rachmartika. Manfaat kedua menurutnya yaitu



▲ Sesi tanya-jawab.

ada ilmu terkait kepelabuhanan yang sudah diterapkan di luar negeri, namun belum digunakan di Indonesia (Pelindo III khususnya). "Jadi para pengisi materi dan peserta sebagai pegawai yang sama-sama tergolong berusia muda dapat menjadi pemacu implementasi pengetahuan baru di Pelindo III," jelas Rachmartika.

Hal ini sejalan dengan harapan yang diungkapkan Eric. Ia melihat perlunya forum diskusi serupa Forum Manajemen Ilmu untuk diselenggarakan secara berkesinambungan. Karena sangat bermanfaat untuk mendiskusikan isu terkait kepelabuhanan demi kemajuan perusahaan. "Bergulat dengan pekerjaan sehari-hari itu hal praktis. Itu membuat kita nyaris tidak sempat membicarakan ilmu terkait kepelabuhanan yang menjadi bidang kerja kita," kata Eric.

Senior Manager Diklat Sumargo menjelaskan bahwa tujuan MIP (Manajemen Ilmu

Pengetahuan) ialah agar peserta diklat/pelatihan bisa membagikan pengetahuan barunya, baik terkait kepelabuhanan maupun pengetahuan umum. Dari sisi dana, acara sharing session internal seperti ini juga efisien bagi perusahaan. Setiap ada pegawai yang usai mengikuti suatu pelatihan yang dinilai perlu dibagikan materinya kepada pegawai lain (bahkan lintas bidang), akan didorong untuk menjadi narasumber dalam MIP.

Dalam Forum Manajemen Ilmu 2014 diharapkan para pegawai baru paham proses bisnis kepelabuhanan yang merupakan pengetahuan dasar dari core business Pelindo III. "Pada era persaingan bisnis di masa depan yang semakin kompetitif, setiap pegawai diarahkan menjadi commercial agent bagi perusahaan," tegas Sumargo.

MIP berikutnya direncanakan sharing dari empat orang pegawai Pelindo III yang menjadi peserta Modern Port Management (MPM) yang diselenggarakan atas kerjasama dengan United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). (Lamong)





▲ Perwakilan dari LJMU berpromosi.

## Imbangi Kinerja Direksi dengan Beasiswa Master Degree

**"J**ohn Lennon ialah salah satu alumni kami," ucap Jane Wang bangga. Ya, John Winston Lennon, musisi Inggris punggawa super-band The Beatles tersebut merupakan alumni dari Liverpool John Moores University (LJMU), Inggris. Bahkan nama "John Lennon" diabadikan menjadi nama Gedung Akademi Seni dan Desain di universitas terbesar di Kota Liverpool itu. Kebanggaan itu disampaikan Jane dihadapan para pegawai Kantor Pusat Pelindo III di Surabaya pertengahan Desember lalu. Jane yang bertanggungjawab sebagai Kepala Penerimaan Mahasiswa Internasional LJMU terbang dari London dan singgah di Kantor Pusat Pelindo III Surabaya untuk mempromosikan program Master Degree (S-2) di universitasnya kepada para pegawai.

Hadir pula dalam kesempatan tersebut Senior Manager Pendidikan dan Pelatihan Pelindo III, Sumargo beserta beberapa pegawai yang telah mengikuti beasiswa Program Master Degree. Sesi yang berlangsung santai di suatu siang pada pertengahan Desember lalu itu

dihadiri tidak hanya oleh pegawai Kantor Pusat, tetapi juga dari Kantor Cabang Tanjung Perak. Pegawai yang hadir tidak hanya yang berlatar belakang ilmu kepelabuhanan. "Akuntansi, hukum, hubungan masyarakat, dan beberapa bidang lainnya juga datang, cukup bervariasi," cerita Hapsari Nurina Rahmi, alumni University of Liverpool yang kini bertugas untuk Terminal Petikemas Surabaya.

Susan Tjong dari Sun Education Group, konsultan pendidikan Pelindo III untuk program beasiswa ini menjelaskan bahwa syarat masuk LJMU yaitu IPK minimal 2,8 dan kesesuaian latar belakang akademik sebelumnya dengan bidang pendidikan S-2 yang akan diambil. Selain itu tentunya terdapat syarat kemampuan berbahasa Inggris dengan nilai IELTS minimum 6,0 dengan nilai masing-masing komponen (writing, speaking, listening, reading) tidak kurang dari 5,5. Bahkan beberapa jurusan tertentu, seperti arsitektur misalnya, mensyaratkan nilai IELTS (International English Language Testing System) yang lebih tinggi

yaitu 6,5. Syarat ini tidak jauh berbeda dengan persyaratan sejumlah universitas lain di beberapa kota besar di dunia. Kemampuan berbahasa Inggris menjadi kendala yang tipikal dari calon mahasiswa asal negara berkembang.

Saat ada salah satu peserta menanyakan pertanyaan pribadi tentang adakah masjid di sekitar kampus. Rizal Khan, staf IT yang telah merampungkan kuliahnya di LJMU membagi pengalamannya. Ia menceritakan bahwa di sana ada Islamic Student Society yang dapat membantu dalam beberapa hal terkait aktivitas religi mahasiswa di perantauan. Dalam momen presentasi tersebut tidak hanya diisi diskusi tentang persyaratan perkuliahan, tetapi tidak lepas dari pembahasan seputar bagaimana menjalani hidup dalam tugas belajar di luar negeri.

Jane sempat berseloroh bahwa berbagai tempat untuk menunjang kebutuhan hidup di sekitar LJMU, seperti swalayan, perpustakaan, dan taman dapat ditempuh cukup dengan satu rute bus, yaitu "bus number 11". Ia mengatakannya sambil menunjuk ke bawah dengan jari telunjuk dan jari tengahnya, lalu menggerakkannya serupa kaki yang berjalan. Semua pun tertawa, saat menyadari bahwa hampir semua tempat tersebut berdekatan dan bisa ditempuh dengan berjalan kaki. Ia juga berbagi tips agar berbelanja pakaian saat Natal

dan Paskah, karena banyak diskon. Selain itu untuk membeli daging, sebaiknya memilih di toko berlabel halal, karena harganya lebih murah dan lebih sesuai untuk muslim. "Semua tersedia. You name it, we have it," Jane berpromosi.

Pelindo III sudah memberikan beasiswa kepada 60 pegawai untuk mengikuti tugas belajar S-2 ke sejumlah universitas di Eropa Barat. 30 orang sudah lulus dan kembali aktif bekerja di sejumlah subdit dan anak perusahaan Pelindo III. Sementara itu 30 orang lainnya ditargetkan untuk lulus pada tahun 2015. Untuk tahun 2015, Pelindo III direncanakan akan kembali mengirim pegawai untuk mengikuti tugas belajar di luar negeri.

Rencananya untuk angkatan tahun 2015 akan diarahkan belajar di negara-negara Asia dan juga Australia. Selain itu, tidak seperti hanya program studi terkait Port Management atau Port Logistics dan teknik seperti sebelumnya tetapi ke depan akan mulai diversifikasi jurusan. "Guna penyeimbangan kualitas SDM di semua lini unit kerja perusahaan, maka berikutnya akan didorong untuk program studi lain, misalnya hukum, teknologi informasi, SDM, dan lain-lain," jelas Sumargo. Berbagai usaha peningkatan kompetensi pegawai dilakukan agar dapat mengimbangi ritme kerja dewan direksi yang kini 'at full speed', tegas Sumargo. (Lamong)



# Pelemahan Rupiah Ganggu Industri



Ilustrasi penukaran mata uang. ▲

**M**erosotnya nilai rupiah terhadap dollar mengganggu aktivitas perdagangan Indonesia di level internasional. Dampaknya kegiatan impor untuk bahan baku penolong terancam mandek lantaran melambungnya nilai tukar rupiah.

Tidak hanya importer yang merasa terganggu dengan pelemahan rupiah terhadap dollar. Eksportir merasakan hal serupa. Terutama bagi eksportir yang masih mendatangkan bahan baku penolong dari luar negeri. Mayoritas menjerit lantaran biaya operasional melambung.

Ketua Umum GINSI Jawa Timur Bambang Sukadi saat di konfirmasi pertengahan Desember lalu mengakui beban operasional rata-rata diperkirakan bertambah 30 persen. "Ini pelemahan rupiah terburuk yang pernah kita rasakan," tegas Bambang Sukadi. Dia menambahkan, tidak semua importir memiliki problem yang sama akibat dari terdepresiasi

rupiah terhadap dollar.

D i m a n a masing-masing perusahaan memiliki kekuatan finansial dan market tersendiri. D e m i k i a n juga dengan kepemilikan infrastruktur seperti gudang yang digunakan untuk menyimpan barang, turut berpengaruh.

Menurut Bambang, perusahaan yang paling terkena imbasnya adalah perusahaan besar yang memiliki kekuatan finansial maupun market besar. "Tetapi dampak tersebut tidak dirasakan secara langsung saat ini. Umumnya dampak tersebut dirasakan satu atau dua tahun setelahnya. Sebab saat ini mereka sudah memiliki stok barang yang didatangkan sejak Oktober-November lalu," jelas Bambang.

Pola belanja industri besar, melakukan bahan baku untuk digunakan dalam satu kuartal. Sebelum barang habis, mereka sudah melakukan order. Pada saat mengajukan order, perusahaan besar ini dihadapkan rupiah yang melemah. Sementara pola belanja dilakukan dalam jumlah besar. "Kecuali perusahaan kecil, yang kami ibaratkan kancil.



Ilustrasi industri. ▲

Mereka belanja tidak dalam jumlah besar, dan bisa mencari siasat," urai Bambang.

Hal senada juga disampaikan Indonesian of Iron Steel Industry Association (IISA) Wilayah Timur yang mayoritas anggotanya mendatangkan bahan baku dari impor. "Kita belum menghitung berapa kerugian yang kami rasakan. Umumnya, dampak baru terasa menjelang proses industri," kata Eksekutif Komite IISA Wilayah

Timur, Harry Budi Prasetya yang dikonfirmasi terpisah.

Pasar besi dan baja sepanjang 2014 ini diakui Budi tengah menyusut akibat lesunya sektor konstruksi. Akibatnya banyak industri besi dan baja yang mampu melakukan proses produksi setengah dari kapasitas. "Apalagi ditambah dengan kondisi rupiah yang terus melemah," tutupnya.

Pada kesempatan yang berbeda, Ketua Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia (ALFI) Jatim, Henky Pratoko juga menambahkan, dampak yang dirasakan hampir semua pelaku industri. "Kita harus siap-siap *over budget* untuk berbelanja dollar," tegas Henky.

Dia mencontohkan aktivitas mendatangkan barang dari Eropa per kontainer biasanya USD10.000 pada saat kurs USD1 senilai Rp11.200. Tetapi pada saat kurs menyentu Rp12.900 per dollar, pengusaha harus siap-siap dengan tambahan biaya 15 persen lebih mahal. "Biaya itu belum termasuk ongkos sewa kapal," pungkasnya.

Pelemahan rupiah ini diperkirakan masih terus

berlanjut hingga akhir semester pertama. Seperti yang disampaikan ekonom dari Standart Chartered Bank, Eric Alexander Sugandi menilai kondisi rupiah akan menguat pada akhir tahun 2015. Menurutnya nilai fundamental rupiah akhir tahun 2014 masih diatas Rp12.200, dan sangat sulit mendekat ke level ideal.

"Faktorlainyangikutmenekanrupiah adalah defisit transaksi berjalan Indonesia. Apalagi kebijakan Bank Indonesia tidak sangat ketat untuk mempertahankan nilai tukar rupiah di level tertentu," terangnya.

Pakar ekonomi dari akademisi menyoroti permasalahan pelemahan rupiah terhadap dollar disebabkan tiga hal. Pertama membaiknya struktur ekonomi Amerika Serikat (AS), yang dengan sendirinya menarik semua investasinya secara global. Baik langsung maupun tidak langsung.

Kedua hutang luar negeri dalam bentuk

dollar cukup besar. Catatan dosen Dosen Fakultas Bisnis dan Ekonomika Universitas Surabaya, Firman Rosjadi Djoemadi memerkirakan hutang swasta di luar negeri mencapai USD153 miliar, sedangkan hutang pemerintah dalam bentuk dollar di luar negeri mencapai USD150 miliar.

"Unsur ketiga disebabkan sentimen yang dilakukan spekulasi. Faktor ketiga ini kemungkinan tidak terlalu besar, tetapi sangat berpengaruh," tutupnya. Firman menegaskan, faktor ini kemungkinan kecil, sebab sejumlah Negara seperti Jepang dan Russia mata uangnya terdepresiasi cukup dalam.

Dampak positifnya, saat ini banyak industri di Jatim yang bahan bakunya tergantung impor yang mencapai 80 persen. Akibat dari



Ilustrasi pabrik. ▲

depresiasi dollar, industri di Jatim bisa didorong untuk menciptakan bahan baku penolong sebagai pengganti bahan baku yang bersumber dari impor.

Tetapi harus didukung *competitiveness* yang memadai. Masalahnya banyak industry yang terkendala tiga hal tahun ini untuk meningkatkan *competitiveness*. Salah satunya disebabkan kenaikan BBM, dan iklim investasi yang meliputi perizinan. (Jamrud)



Ilustrasi UKM. ▲

# Kemenhub Serahkan Lima Pelabuhan Ke Pelindo III

**K**ementerian Perhubungan (Kemenhub) melimpahkan pengembangan lima pelabuhan ke Pelindo III (Pelindo III). Pelabuhan yang diserahkan kepada Pelindo III yaitu Pelabuhan Bima dan Pelabuhan Lembar (Nusa Tenggara Barat) dan Pelabuhan Tenau Kupang dan Pelabuhan Lorens Say, Maumere, serta Pelabuhan Ippi (Nusa Tenggara Timur).

Selain Pelindo III, tiga operator pelabuhan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) lainnya yaitu Pelindo I, Pelindo II, dan Pelindo IV juga disertai sepuluh pelabuhan lainnya. Pelabuhan Gunung Sitoli, Sumatera Utara dan Pelabuhan Bagan Siapi-api, Riau dilimpahkan kepada Pelindo I. Pelabuhan Sintete, Kalimantan Barat kepada Pelindo II. Pelabuhan Bitung, Sulawesi Utara; Pelabuhan Gorontalo; Pelabuhan Pantoloan, Sulawesi Tengah; Pelabuhan Makassar, New Port Sulawesi Selatan; Pelabuhan Yos Sudarso, Ambon; Pelabuhan Jayapura, Papua, dan Pelabuhan Sorong, Papua Barat diserahkan kepada Pelindo IV.

Rencananya proses penyerahan itu berlangsung pada tahun 2015 mendatang. Pengembangan lima belas pelabuhan komersil tersebut diserahkan kepada BUMN karena Kemenhub akan memfokuskan pada pengembangan pelabuhan-pelabuhan non-komersil di kawasan terpencil. Hal ini dilakukan demi mempercepat pembangunan infrastruktur transportasi nasional yang lebih merata.

Pelimpahan tersebut tertuang dalam Surat Menteri Perhubungan Ignasius Jonan kepada Menteri BUMN Rini M. Soemarno yang dilayangkan pada pertengahan Desember 2014. Surat tersebut menyebutkan bahwa pengembangan yang dimaksud ialah pembangunan dan/atau rehabilitasi fasilitas pelabuhan.

“Kebijakan baru tersebut sebagai bagian dari upaya meningkatkan aksesibilitas, mempercepat pemerataan infrastruktur transportasi, membuka keterisolasian, dan meningkatkan infrastruktur kawasan perbatasan dan pulau-pulau terluar,” kata Staf Khusus Keterbukaan Informasi Publik Menteri Perhubungan Hadi M Djuraid dalam keterangan tertulisnya. Kemenhub mengalokasikan dana senilai Rp 492,571 miliar pada APBN 2015 guna mengembangkan 15 pelabuhan tersebut. Selanjutnya, dana yang sudah dialokasikan tersebut akan digunakan untuk pengembangan pelabuhan-pelabuhan yang tidak diusahakan atau tidak memiliki nilai komersil, tambah Hadi.

Di seluruh Indonesia kini terdapat 1.241 pelabuhan. 112 di antaranya dikelola oleh BUMN Kepelabuhanan. Sisanya dikelola oleh Kemenhub melalui Unit Pelaksana Teknis (UPT). Dengan langkah ini pemerintah berharap gagasan untuk pemerataan pembangunan infrastruktur akan bisa lebih dipercepat, sejalan dengan agenda strategis pemerintah terkait konektivitas nasional. (Lamong)



# Ketika Pelabuhan Banyuwangi “Digusur” ke Meneng

**Pelabuhan Boom menyimpan masa lalu era Majapahit. Tetapi kehilangan nilai ekonomisnya, hingga harus dipindahkan**

Banyak pelabuhan tua di Jawa Timur yang pernah berkibar di era kejayaan Majapahit sekitar setengah abad lalu, kini kian surut atau bahkan kehilangan perannya sebagai gerbang ekonomi. Sebut saja pelabuhan utama Majapahit di Tuban, yang sekarang tak lagi tersisa bekasnya. Demikian pula dengan Pelabuhan Banyuwangi Lama yang kini lebih dikenal dengan sebutan Pelabuhan Boom, hanya menjadi pelabuhan kapal-kapal nelayan serta taman hiburan rakyat. Padahal selain pernah tenar dalam legenda Sri Tanjung serta menghiasi lembar sastra tulis Serat Damarwulan, selain berfungsi sebagai bandar perdagangan, juga berperan sebagai garis demarkasi hegemoni politik antara kerajaan Mataram dengan kerajaan Jembrana, Bali.

Sejak 1 Januari 1974 seluruh kegiatan operasional Pelabuhan Banyuwangi dipindahkan dari Pelabuhan Boom ke desa Meneng, berdekatan dengan pelabuhan penyeberangan Ketapang. Pemindahan lokasi pelabuhan lama dari abad tengah maupun yang dibangun oleh pemerintah kolonial, umumnya didasari alasan yang sama: pelabuhan lama tersebut sudah tak mampu mengimbangi pertumbuhan armada kapal-kapal yang sejak diketemukannya mesin penggerak, dibangun dalam volume yang lebih besar hingga tak bisa dilayani di pelabuhan



▲ Relief perahu di Candi Borobudur.

tradisional yang belum memiliki fasilitas dan peralatan bongkar muat modern.

Posisi geografis pelabuhan tradisional maupun hasil pembangunan masa kolonial, umumnya berada di muara atau tepi sungai. Hal itu dapat dilihat dari Kalibaru yang dibangun di muara Ciliwung, Ujung Galuh di tepi dan muara Kalimas, Semarang di tepi Kali Garang, Pasuruan di muara Kali Gembong, Banyuwangi di muara Kali Lo, dll. Pembangunan pelabuhan di muara sungai tersebut dimaksud agar memudahkan bongkar/ muat barang dagangan yang datang dari pedalaman, yang diangkut dengan cara dipikul atau menggunakan sarana angkut sederhana seperti gerobak yang ditarik kuda atau sapi. Ketika teknologi kapal kian maju dan komoditas ekspor/impor kian banyak jumlahnya, situasinya kian berubah. Untuk pemeliharaan kolam di pelabuhan lama yang kian dangkal karena sedimentasi dari

lumpur sungai, biayanya sangat besar bahkan bisa-bisa lebih tinggi dari pendapatannya yang dicapai.

## Pelabuhan Potensial

Sepanjang hampir tiga perempat abad ke-17, akibat perebutan pengaruh antara para penguasa lokal di Pulau Jawa, ditambah solidnya persekutuan raja-raja Bali, maka Kadipaten Banyuwangi yang berada di antara dua poros kekuasaan itu, relatif cukup aman. Hal tersebut mendorong kemajuan perdagangan intra wilayah maupun antar pulau, menjadikan Pelabuhan Banyuwangi menjadi semacam *local hub*, dengan komoditas utama hasil pertanian dari pedalaman Kawasan Tapal Kuda (Banyuwangi, Jember, Bondowoso dan Situbondo), serta ternak dan beras dari Bali.

Namun keadaan berubah, ketika tahun 1677 dalam rangka memperkuat kekuasaannya Amangkurat II meminta bantuan



▲ Ilustrasi penyeberangan Jawa-Bali.

militer kepada *Verenigde Oostindische Compagnie* (VOC) yang saat itu masih berupa kongsi dagang. Sebab dalam perjanjian antara Mataram dengan VOC terdapat pasal-pasal yang merugikan Mataram, antara lain terdapat suatu ketentuan: Semua pelabuhan di pesisir utara Pulau Jawa mulai dari Karawang hingga Banyuwangi, digadaikan kepada VOC, dan baru bisa kembali manakala semua hutang yang timbul karena bantuan VOC kepada Mataram sudah dapat terbayar secara lunas.

Kontrol terhadap daerah Blambangan menjadi kian ketat, ketika tahun 1706 benteng pertahanan yang dibangun oleh "pemberontak" Untung Surapati di Kediri, Bangil dan Pasuruan berhasil dihancurkan "kompeni", di bawah pimpinan Herman de Wilde. Setelah masa tersebut, Pelabuhan Banyuwangi menjadi kian penting dari sisi perdagangan maupun pertahanan. Dengan menempatkan empat kapal perang, ditambah kapal-kapal pengangkut pasukan, hampir sepanjang abad ke-19 dari pelabuhan ini Belanda dan juga Inggris melakukan kontrol terhadap kerajaan-kerajaan di Bali dan Nusa Tenggara Barat.

## Diincar Raffles

Sedemikian pentingnya penilaian terhadap Pelabuhan Banyuwangi, ketika selang waktu kekuasaan jatuh ke tangan Inggris, Gubernur Thomas Stanford Raffles (1811-1816) sedemikian tertarik terdapat potensi yang terdapat di ujung timur Pulau Jawa ini. Penguasa yang ahli sejarah dengan karya terkenal *The History of Java* dan juga ahli tumbuh-tumbuhan penemu bunga bangkai yang kemudian diberi nama *Rafflesia Arnoldi* dan pemrakarsa dibangunnya Kebun Raya Bogor (*Herbarium Bogoriense*), sempat merencanakan Banyuwangi menjadi *hub port* untuk Asia Tenggara. Pertimbangannya, selain bisa dijadikan pelabuhan pengumpul utama bagi komoditas dari Kawasan Timur Indonesia, juga dapat berfungsi sebagai pelabuhan alih muat antara Asia Tenggara dengan Benua Australia.

Guna mensukseskan rencana tersebut, Raffles memberi konsesi kepada orang-orang Inggris untuk membangun perkebunan, yang berpusat di Glenmore. Namun sebelum seluruh rencana dapat dilaksanakan, sesuai dengan Traktat London 1814 dan *Kongres Wina* 1815, maka Inggris harus

mengembalikan wilayah nusantara kepada Belanda, dan menarik Raffles kembali ke Inggris, untuk kemudian ditugaskan ke Bengkulu, untuk kemudian ke Malaka.

Di tempat tugasnya yang baru ini, Raffles membangun Bandar Tumasik, yang kemudian dikenal sebagai Singapura, menjadi pelabuhan yang menjadi pintu perdagangan Asia Timur dengan Eropa. Menurut beberapa sumber, sebelum dibangun oleh Raffles, Bandar Tumasik merupakan pulau kecil tak terurus, yang hanya berfungsi sebagai tempat persembunyian kawanan lanun dan perompak yang banyak berkeliaran untuk membajak kapal-kapal dagang yang beraktivitas di Selat Malaka dan perairan Riau.

Berkat sukses Raffles dalam membangun Singapura menjadi pelabuhan "kunci" di kawasan Asia Tenggara, dalam setiap kali terjadi pertemuan para sejarawan Asia Tenggara, sering muncul gurauan: "Andaikata pada waktu itu Raffles diberi kesempatan memerintah lebih lama di bumi nusantara, dan tidak hanya sampai tahun 1816, bukan tak mungkin apabila



▲ Thomas Stanford Raffles (1811-1816).

posisi *hub port* tidak dibangun di Singapura, tetapi justru dikembangkan di Banyuwangi”.

## Mulai Dikembangkan

Untuk meredam perlawanan raja-raja Bali dan Lombok atas dasar perebutan monopoli perdagangan candu, impor senjata api dan penyewaan kapal Inggris, Pelabuhan Banyuwangi di pertengahan dan akhir abad ke-19 menjadi pusat konsolidasi kapal-kapal perang maupun pasukan Belanda. Tahun 1846 dan 1849, Letkol Bakker dan Mayjen Van der Wijk menyerang Bali menggunakan 23 kapal perang dan 17 kapal angkut. Perang ini berkepanjangan hingga *Puputan Kusamba* yang menandai berakhirnya perlawanan raja-raja Bali dibawah pimpinan Dewa Agung Klungkung dan I Gusti Ktut Jelantik dari Karangasem.

Belanda juga perlu menguasai Lombok yang saat itu sudah berhubungan dagang dengan Inggris, Australia dan Singapura. Ditaksir, penghasilan raja Mataram Lombok Ratu Agung Gde Ngurah Karangasem mencapai 65.000 ringgit tiap tahun ditambah harta berupa emas dan permata, yang didapat dari hasil pajak padi serta bea impor/ekspor ke dan dari Singapura serta Australia lewat pelabuhan Ampenan. Pada 13 Juni-26 Agustus 1894 Belanda mengerahkan 11 kapal mengangkut 4.400 orang dan tongkang pengangkut kuda, berangkat dari Banyuwangi, melibatkan dua perwira tinggi Mayjen J.A.Vetter dan Mayjen PPH van Ham yang tewas pada ekspedisi pertama bersama 9 perwira dan 97 prajurit, ditambah 272 orang terluka dan 26 prajurit

lainnya hilang dalam pertempuran. Baru pada penyerangan kedua 2 September-24 Desember 1894 Lombok berhasil dikuasai.

Memasuki masa tenang, di tahun 1900 pemerintah Hindia Belanda mulai membangun Pelabuhan Banyuwangi dengan memilih lokasi di muara Kali Lo. Meskipun lokasi ini kuang ideal karena tingginya sedimentasi, tetapi pada masa itu tidak terlalu mengganggu arus kapal, karena yang masuk ke Pelabuhan Banyuwangi hanya kapal-kapal pelayaran pantai, perahu nelayan dan *jukung* yang dioperasikan sebagai sarana angkutan penyeberangan Jawa-Bali pergi pulang. Kesulitan baru muncul ketika KPM mengoperasikan kapal penumpang sejak akhir tahun 1930-an.

Kesulitan juga dialami pemerintah pendudukan Jepang di tahun 1942-1945, ketika akan mengoperasikan kapal-kapal patroli berukuran lebih besar dan tak bisa merapat ke dermaga. Untuk mengatasi kondisi ini, AL Jeoang membuka terusan yang langsung menghubungkan kolam pelabuhan dengan pantai di Selat Bali, dengan cara membangun bendungan di sebelah selatan pintu pelabuhan dan memperkuat kedua tebing terusan dengan tembok batu.

## Harus Relokasi

Cara yang ditempuh oleh Jepang seperti itu, ternyata hanya mampu membebaskan kolam pelabuhan

dari penumpukan lumpur selama sekitar sepuluh tahun. Awal tahun 1950-an ketika Pelabuhan Banyuwangi sudah dioperasikan oleh Djawatan Pelabuhan, dan kapal-kapal yang berkunjung kian berukuran besar, muncul kembali problem pendangkalan kolam. Hal itu disebabkan makin lama lumpur yang terkumpul di muka bendungan makin banyak, sehingga teejadi pendangkalan kearah utara yang dalam waktu beberapa tahun saja sudah hampir menutup terusan. Bahkan kemudian lumpur dan pasir mulai memasuki muara pelabuhan, kolam pelabuhan juga mengalami pendangkalan. Karena harus sering dilakukan pengerukan dengan biaya cukup mahal, maka mulai difikirkan untuk memindahkan lokasi pelabuhan Banyuwangi ke lokasi di luar Pelabuhan Boom.

Melalui penelitian cukup lama, akhirnya diputuskan untuk merelokasi fasilitas-fasilitas pelabuhan Banyuwangi yang baru, di lokasi pantai desa Meneng, 11,5 Km sebelah utara Pelabuhan Boom Banyuwangi lama. Di antara pertimbangan memilih lokasi di Pantai Meneng, karena permukaan pantai tersebut terdiri dari pasir batu-batuan dan karang mati. Di sisi perairan, pada jarak 40 meter dari pantai telah diperoleh kedalaman lebih dari -10 meter LWS. Selain itu, daerah Meneng yang tak terdapat sungai ini juga bebas dari sedimentasi.





▲ Ilustrasi tarian yang diinspirasi dari Kerajaan Majapahit.

Setelah melalui studi lebih mendalam, pembangunan Pelabuhan Meneng dimulai pada awal tahun 1970 dan selesai pertengahan tahun 1973. Payung hukum pemindahan Pelabuhan Banyuwangi ke Meneng, didasari SK Menteri Perhubungan RI No. KM.119/O/Lhb-73 tanggal 2 November 1973, yang menetapkan pembukaan Meneng sebagai pelabuhan umum yang diusahakan di bawah pengelolaan Perusahaan Negara Pelabuhan IV Dalam Likuidasi.

Pelabuhan Meneng yang kemudian diganti penamaannya dengan sebutan Pelabuhan Tanjung Wangi, mulai beroperasi penuh sejak tanggal 1 Januari 1974. Pada awal pengoperasiannya, Pelabuhan Tanjung Wangi hanya mempunyai 33 orang pegawai yang terdiri dari 12 orang pegawai

administrasi, 7 orang tenaga teknik, 9 orang tenaga operasional, 1 orang pandu Bandar dan 4 orang ABK Kapal. Kendaraan dinas yang dimiliki cabang Tanjung Wangi hanya berupa 3 unit mobil dan 6 unit sepeda motor. Asset property terdapat 18 unit rumah dinas di lokasi Pelabuhan Boom.

Sampai dengan tahun 1983, komoditas utama yang dibongkar

muat di Tanjung Wangi berupa ikan, pupuk, beras, katul dan minyak ikan. Rata-rata kunjungan kapal tiap bulan hanya 2 call kapal samudera (15.000 GRT), 4 call kapal nusantara (12.000 GRT), 1 call kapal local (300 GRT), 40 call kapal PLM/Layar (15 m3), 1 call kapal khusus industri (370 GRT) dan 8 call kapal tanker (4.000 GRT). Muatan general cargo sebulan rata-rata 15.000 ton/m3.



▲ Pelabuhan Banyuwangi.



▲ Tim PMK sigap memadamkan api.

# Bukan Sekedar Formalitas K3 Adalah Integritas

**B**udaya K3 – Keselamatan berasal dari kata selamat yang memiliki arti secara harfiah terhindar dari bahaya dan risiko. Perlu kita ketahui, setiap kegiatan memiliki potensi munculnya bahaya dan risiko. Tanpa kecuali bentuk kegiatan tersebut. Baik di tempat kerja maupun di lingkungan rumah ataupun masyarakat.

Salah besar kalau kita berpikir keselamatan hanya untuk aktivitas di dalam dunia kerja. Padahal di sekitar kita dipenuhi dengan aktivitas yang penuh dengan bahaya. Sebagai contoh, ketika kita akan menyeberang jalan, bahaya apa saja yang mengancam kita pada saat menyeberang.

Sejak kecil kita sudah diajarkan membudayakan keselamatan dalam setiap aspek kehidupan. Jika kita ingat kata-kata dari seorang guru waktu kita masih duduk di sekolah taman kanak-kanak atau sekolah dasar. Bagaimana seorang guru memberikan suatu nasihat kepada kita untuk selalu berhati-hati ketika berjalan di jalan raya. Kita dikenalkan dengan rambu-

rambu lalu lintas dan diharapkan kita pun mematuhi rambu-rambu tersebut. Namun, apa yang terjadi setelah kita beranjak dewasa. Bagaimana sikap-sikap seorang yang berkepribadian dewasa di jalan raya? Kita tahu dan memahami bahwa rambu-rambu dibuat dengan landasan untuk keselamatan. Namun, berapa banyak pelanggaran yang dilakukan. Dengan berbagai alasan, mulai dari lupa hingga mengejar waktu hingga tidak sempat melihat rambu-rambu lalu lintas.

Apa yang terjadi dengan pelajaran yang sudah kita terima sejak kecil mengenai keselamatan? Adakah yang salah dengan pengetahuan yang diberikan oleh guru kita kala itu?

Kembali ke permasalahan budaya keselamatan. Di Indonesia, budaya keselamatan sudah dibangun sejak kita masih duduk di taman kanak-kanak. Namun, setelah kita tahu lantas hal tersebut hanya sebagai pengetahuan bagi diri kita saja. Tetap saja pelanggaran-pelanggaran mengenai keselamatan banyak dilakukan. Hal ini sudah cukup rumit untuk dianalisa. Budaya



 Tim evakuasi berdiskusi usai simulasi.

keselamatan hanya sebagai bentuk slogan, bukan sebagai budaya yang dilakukan oleh setiap individu.

Namun, tidak ada kata terlambat untuk memperbaiki dan membudayakan keselamatan. Seperti kata-kata bijak: “Hal yang terjadi saat ini adalah bentuk akibat tindakan yang kita lakukan pada hari kemarin. Begitupun tindakan yang dilakukan pada hari ini, merupakan hal apa saja yang akan kita Terima pada hari esok”. Kalau sekarang kita berpikir sudah terlanjur, maka esok pun akan semakin memperburuk keadaan dan jangan berharap ada perbaikan.

Tidak perlu berpikir kita harus melakukan hal besar dalam membentuk budaya keselamatan. Tidak perlu juga kita menyalahkan pemerintah dengan ketidaktegasannya terhadap undang-undang keselamatan yang dibuat. Tidak perlu juga kita menyalahkan aparat dan penegak hukum, karena mereka lalai dalam menjalankan tugasnya. Saat ini kita hanya perlu pikirkan, hal apa yang bisa kita lakukan mulai dari keluarga kita di rumah sebagai usaha membentuk budaya keselamatan.

Merubah budaya, tentunya dilakukan dari hal yang terdekat dari kita. Hal yang paling dekat adalah keluarga

kita. Anak-anak kita di rumah. Seperti yang kita ketahui, buah hati kita adalah masa depan kita. Budaya yang kita sampaikan saat ini ke anak-anak kita merupakan budaya yang akan diterapkan oleh mereka ketika dewasa kelak. Mari kita budayakan keselamatan mulai dari diri kita sendiri, mulai dari keluarga terdekat kita, dan mulai dari sekarang. Jika setiap keluarga memiliki budaya keselamatan yang bagus, maka sebuah negara yang berisi dari keluarga yang membudayakan keselamatan tentunya akan menjadi sebuah negara yang membudayakan keselamatan.

## Membentuk Karakter K3

Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) adalah suatu bentuk upaya untuk mencapai situasi perusahaan, di mana pegawai di dalamnya merasa sehat, dan merasa aman dari suatu bahaya maupun risiko yang muncul. Dapat dikatakan pula, tujuan akhir dari suatu program K3 di perusahaan adalah tidak adanya angka kecelakaan kerja. Bahkan hingga tidak adanya angka kesakitan akibat kerja di dalam perusahaan.

Menurut Maslow, di dalam teori hirarki kebutuhan menjelaskan bahwa kesehatan dan juga keselamatan merupakan suatu kebutuhan yang paling mendasar. Namun terkadang hal yang kita butuhkan tidak semuanya terpenuhi. Apalagi kebutuhan-kebutuhan yang bersifat abstrak seperti halnya keselamatan dan kesehatan yang memang belum terjadi.

Seseorang akan cenderung memahami, jika orang tersebut mengalaminya sendiri. Hal ini yang seringkali menjadi permasalahan utama dalam suatu program K3 di perusahaan. Para petugas K3 perusahaan, sering bahkan tidak pernah bosan menjelaskan tentang bahaya dan risiko. Namun jika di perusahaan yang memang belum pernah mengalami terpapar oleh bahaya dan risiko tersebut, cenderung mengabaikan. "Toh, hal tersebut belum pernah terjadi pada diri saya". Kalimat tersebut yang sering muncul.

Hal tersebut menjadi sebuah dilema bagi petugas K3 yang ada. Pada akhirnya, di satu sisi memang suatu kewajiban dari perusahaan, di lain sisi terkadang petugas K3 kesal dengan ungkapan-ungkapan tersebut. Kondisi seperti ini memang tidak terjadi di semua perusahaan, apalagi untuk perusahaan besar yang memang K3 itu sudah menjadi prioritas utama. Segala sesuatu dalam aktivitas selalu dilihat dari aspek keselamatan dan juga kesehatan pekerjaannya maupun asset perusahaan yang ada. Ini yang dinamakan perusahaan yang memiliki karakter yang kuat dalam K3. Ini bukan suatu proses yang singkat atau mudah dilakukan. Justru ini hal tersulit dilakukan dalam mengimplementasikan K3 di perusahaan.

Dalam sistem SMK3 dijelaskan hal yang pertama kali dilakukan adalah membangun sebuah komitmen serta tanggung jawab bersama terhadap Keselamatan dan Kesehatan Kerja, terutama bagi pimpinan perusahaan. Komitmen dan tanggung Jawab ini merupakan penekanan awal dalam pembentukan karakter. Jika suatu pimpinan perusahaan berkomitmen terhadap K3, maka dalam melihat atau mendengar suatu laporan adanya pelanggaran maka pimpinan ini mesti mengambil sikap dan tindakan yang tegas. Sikap dan perilaku pimpinan pun dapat menjadi contoh bagi setiap karyawan. Ini yang dinamakan pembentukan karakter. Ibarat anak kecil yang meniru kedua orang tuanya. Setiap ucapan, maupun tindakan ayah dan ibunya yang kelak menjadi sikap dan perilaku si anak tersebut.

Seseorang cenderung akan mencontoh orang yang memiliki *power* kuat, memiliki pengaruh yang besar, dan dapat dijadikan *role model*. Hal ini, dapat dilakukan dengan penekanan dari pimpinan perusahaan bagi para atasan, manajer atau level supervisor. Untuk selalu memberikan contoh sikap dan perilaku yang aman, sehat, dan selamat kepada anak buahnya.

Dalam SMK3 juga terdapat klausul yang menjelaskan mengenai implementasi atau penerapan program K3. Salah satu bagian dari program yaitu adanya pengembangan dan pelatihan bagi karyawan terutama terkait aspek K3 di perusahaan. Program ini yang akan mengedukasi karyawan, memberikan pengetahuan yang cukup sehingga tersimpan dalam benak karyawan tentang aspek K3 tersebut.

Pada klausul implementasi, terdapat juga program Komunikasi dan Promosi K3. Para atasan menyampaikan kepada bawahannya tentang aspek bahaya dan risiko yang ada di tempat kerja. Hal ini terkesan sangat membosankan. Akan tetapi ini penting untuk selalu disampaikan kepada pekerja. Agar pekerja akan selalu ingat dan bahkan dapat mengingatkan rekan kerja jika terdapat penyimpangan atau ketidaksesuaian. Ini yang biasa disebut dengan *toolbox meeting* atau *safety talk* yang disampaikan setiap hari.

Kemudian promosi K3 secara regular dilakukan agar pekerja dapat selalu ingat dan lebih memahami tentang aspek-aspek K3 yang disampaikan. Bentuk promosi K3 dapat dilakukan dengan visualisasi atau gambar. Seperti poster, spanduk, banner, pamflet, sticker, dan lain-lain. Bentuk promosi juga dapat dilakukan dengan suatu program yang menarik, seperti dibuatkan lomba, quiz, dan bentuk program lainnya. Intinya, petugas K3 melakukan sosialisasi dan promosi-promosi yang menarik agar Pekerja lebih memiliki *awareness* yang tinggi terhadap aspek K3.

Pada pelaksanaannya memang bukan hal yang mudah untuk dilakukan. Melakukan suatu perubahan karakter individu, budaya organisasi, dan merubah sikap maupun perilaku merupakan suatu tahapan proses. Dengan sistem Manajemen K3, merupakan suatu cara untuk memberikan suatu perubahan dari berbagai arah. Dari sisi pimpinan perusahaan, dengan memberikan komitmen dan tanggung jawab, serta memberikan contoh sikap dan perilaku. Kemudian melakukan penekanan kepada level manajer dan juga level supervisor untuk selalu bersikap dan berperilaku yang aman, sehat, dan selamat. Sehingga dapat menjadi *role model* bagi pekerja. Dari sisi pekerjaannya pun, dengan pembekalan pengetahuan yang cukup, serta stimulus dengan selalu diingatkan, diberikan contoh visualisasi gambar, dan dengan memberikan program-program yang dapat menarik para pekerja untuk dapat terlibat.

Membentuk karakter yang kuat terhadap aspek K3 di perusahaan bukan hal yang sulit. Dengan komitmen, konsistensi, dan keterlibatan seluruh level di perusahaan hal itu akan mudah dilakukan.

Jadi permasalahannya bukan **"bisa atau tidak bisa"**, tetapi **"mau atau tidak mau"**. (Berlian; Disarikan dari berbagai sumber)



## Sambut Bulan K3 dengan Simulasi Tanggap Darurat

**"K**riiiiiinggg!," lengking alarm bahaya memekik. Bunyinya menggaung di seantero lorong dan koridor tiap subdit di Kantor Pusat Pelindo III, Surabaya. Sejumlah pegawai yang baru saja usai berolahraga di Jumat pagi itu bergegas keluar gedung dengan masih berkostum olahraga. Sementara para pegawai lain yang sudah mulai sibuk dengan

komputernya pun tidak ketinggalan. Mereka segera menyusul menuju keluar gedung melalui tangga darurat.

"Api! Api! Api!," teriak Farida sebagai orang yang pertama kali menemukan sumber api di sudut tangga darurat lantai tiga. Rasa tanggung jawab dan pemahamannya



▲ Tim P3K mengevakuasi korban pingsan.

akan cara penanggulangan api awal kebakaran menghalau rasa paniknya. Teriakan ini bukan penanda panik, namun prosedur tanggap bahaya yang harus dilakukan guna membedakan asap potensi kebakaran dengan asap lainnya. Karena adanya teriakan tersebut, dua pegawai lain sigap mengambil tabung Alat Pemadam Api Ringan (APAR) yang tersedia. Dengan tidak lupa mengenakan helm dan rompi safety, mereka berjibaku mencoba mematikan api dalam perannya sebagai Pemadam Api Mula.

Ternyata api terus membesar. Bersamaan dengan lengkingan alarm, aliran listrik pun mati otomatis

demu menghindari korsleting. Sejurus kemudian Tim Penanggulangan Bahaya Kebakaran (PBK) Kantor Pusat membantu mencoba mematikan api. Namun ternyata gagal, sehingga Regu Pemadam Kebakaran Pelabuhan Tanjung Perak harus turun tangan. Hidran yang dalam kondisi siap pakai di sisi tangga lantai tiga membuat Regu Pemadam Kebakaran Pelabuhan Tanjung Perak tak perlu waktu lama untuk menjinakkan api sebelum meluas.

Selain para penjinak api kebakaran, tim evakuasi juga sigap memandu pegawai keluar gedung menuju master point yang ada di tiga titik halaman kantor. Setelah hasil data evakuasi dilaporkan, ternyata ada dua pegawai "hilang" dan tidak turut berkumpul di zona evakuasi. Tim evakuasi segera menyisir di seluruh lantai. Akhirnya dua korban "hilang" ditemukan shock di lantai tiga dan empat. Di tengah hiruk pikuk evakuasi, tim P3K juga berhasil menolong dua korban pingsan dan korban luka. Seorang dalam kondisi patah kaki dan seorang lagi kepalanya mengeluarkan darah karena jatuh. Usai diberikan pertolongan pertama, kedua korban luka segera ditangani oleh tim dari RS Primasatya Husada Citra (PHC) yang telah siaga dengan ambulans di halaman parkir gedung. Keduanya segera dibawa ke RS PHC guna pertolongan lebih lanjut.

Peristiwa tersebut merupakan simulasi evakuasi keadaan darurat akibat kebakaran yang diselenggarakan di Kantor Pusat Pelindo III pada pertengahan Desember lalu. Kegiatan ini sebagai bentuk komitmen manajemen perusahaan dalam mengantisipasi keadaan darurat pada gedung kantor terhadap risiko kebakaran, gempa bumi, serta ancaman bom. Pada kesempatan tersebut juga diperagakan praktek Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan (P3K), peragaan penggunaan alat pemadam api ringan (APAR), dan hidran, serta mobil pemadam kebakaran.

## Esensi Simulasi

SM Manajemen Mutu & Risiko PT Pelindo III Iskandar Zulkarnain mengatakan, "agar semua pegawai dapat beraktivitas dengan baik tanpa ada kecelakaan kerja dan korban jiwa. Juga diharapkan setiap pegawai memiliki *'feel and care'* terhadap lingkungan kerjanya. *'Feel'* dalam artian memiliki rasa dan pemahaman adanya risiko bahaya yang mungkin saja timbul dan *'care'* dalam artian peduli untuk bertindak mencegah dan menanggulangi bila bahaya terjadi." Inti dari K3 ialah semua dalam kondisi aman dan terkendali, tambah lagi.

Latihan rutin diperlukan untuk meningkatkan kesadaran pegawai dan keterampilan petugas terhadap penerapan K3, tambahnya. Perencanaan dan persiapan

kesiapsiagaan tanggap darurat merupakan kunci keberhasilan dalam penanganan keadaan darurat secara efektif.

Kegiatan tersebut menjadi bagian dari implementasi sistem manajemen yang telah diterapkan di Pelindo III. Perseroan telah menerapkan Sistem Manajemen Terintegrasi dari berbagai sistem manajemen yang ada. Di antaranya yaitu Sistem Manajemen Mutu Pelayanan dengan standar ISO 9001, Sistem Manajemen Lingkungan dengan standar ISO 14001, dan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja dengan standar SMK3 sesuai dengan PP 50 Tahun 2012.

Pada 12 Januari hingga 12 Februari 2015 operator pelabuhan ini juga akan menggelar Bulan K3. Kegiatan terkait Bulan K3 di antaranya yaitu apel, simulasi dan bulan donor. Sejumlah kegiatan diselenggarakan berkoordinasi dengan Pelindo III Cabang Perak. Bulan K3 diharapkan dapat semakin membudayakan K3 ke para pegawai. Rangkaian kegiatan guna meningkatkan standar Sistem Manajemen Terintegrasi di Pelindo III jelang rencana audit eksternal di tahun depan. Pelindo

III terus meningkatkan kompetensi perseroan dalam berbagai bidang guna mempersiapkan diri sebagai Emerging Industry Leader pada 2018.

## Sinergi Stakeholder

Pelindo III Cabang Banjarmasin membuktikan komitmen dan kepeduliannya terhadap penanganan kondisi darurat di area pelabuhan. Penanganan kondisi darurat ini sebagai wujud kepedulian Pelindo III terhadap pentingnya K3 (Keselamatan dan Kesehatan Kerja). Untuk mewujudkan lingkungan pelabuhan yang peduli terhadap K3. Pelindo III Cabang Banjarmasin memerlukan sinergi dengan pihak terkait lainnya. Untuk itu Pelindo III Cabang Banjarmasin bersama PT AKR Corporindo dan Kantor Kesehatan Pelabuhan Banjarmasin mengadakan simulasi drill penanggulangan kebakaran, penanggulangan kebocoran solar yang diangkut kapal di kolam pelabuhan, dan penanganan korban tercebur di laut yang mengalami patah tulang tangan. Pelaksanaan kegiatan ini dilaksanakan di Pelabuhan Martapura Baru.



▲ Tim evakuasi memakai perlengkapan Alat Perlindungan Diri (APD) dan menyiapkan Alat Pemadam Api Ringan (APAR).

Skenario simulasi dimulai saat sebuah tongkang yang merapat ke sebuah depo BBM di PT AKR untuk mengisi solar karena kondisi gelombang air yang tinggi sehingga kapal terombang ambing. Kondisi tersebut mengakibatkan selang nozzle BBM sudah terpasang ke tongkang milik AKR mengalami kebocoran sehingga terjadilah kebakaran pada bagian motor pompa di jetty serta mengakibatkan banyaknya solar yang tercecer di kolam pelabuhan. Terhadap ceceran solar langsung ditangani oleh tim kebocoran PT. AKR dengan memasang oil boom.

Terkait dengan kebakaran pihak PT. AKR meminta bantuan kepada Tim Penanggulangan Bencana Kebakaran (PBK) Pelindo III Cabang Banjarmasin untuk menanganinya. Selanjutnya mobil PBK Pelindo III meluncur untuk memberikan bantuan sehingga api berhasil dipadamkan. Setelah ceceran solar dan kebakaran berhasil ditangani ternyata terjadi kecelakaan dimana seorang petugas terpeleset ketika akan mengambil oil boom dan mengalami patah tulang pada tangan kanannya. Kantor Kesehatan Pelabuhan langsung menangani korban yang luka

untuk perawatan serta membawa korban ke rumah sakit untuk perawatan lebih intensif.

“Latihan simulasi ini penting guna menghadapi tanggap darurat di area pelabuhan serta sebagai bekal pegawai/ petugas di lapangan serta security. Selain itu juga untuk berlatih menjaga keselamatan diri dan kesigapan serta keterampilan dalam menggunakan Alat Pemadam Api Ringan sebagai alat untuk memadamkan api,” papar Assman Sistem Manajemen dan Informasi Agung Eka Wardana.

Pada kesempatan lain, Asisten Manajer Hukum, Humas, dan Pengamanan serta PBK Annang Cahyadi menyampaikan bahwa selain untuk meningkatkan keterampilan penanganan keadaan darurat, latihan bersama ini dapat meningkatkan dan mempertahankan hubungan baik antara PT Pelindo III Cabang Banjarmasin dengan stakeholder di lingkungan Pelabuhan. “Dengan latihan bersama ini pula komunikasi yang terjalin diharapkan akan lebih efektif sehingga jika terjadi insiden di lingkungan pelabuhan dapat ditangani secara cepat dan efisien,” pungkas Annang. (Lamong)



▲ Simulasi penanggulangan kebakaran di kawasan pelabuhan.



▲ Totalitas dalam simulasi kebakaran.

## Pelindo III

# Bangun Sistem Manajemen Terintegrasi

**P**elindo III sebagai entitas bisnis terus berkembang dengan melebarkan sayap usaha dan menambah aset perusahaan. Namun sebagai pemain bisnis di tataran global, Pelindo III juga dituntut untuk berkomitmen dalam memperhatikan aspek keselamatan dan kesehatan kerja serta lingkungan. Jadi tidak hanya produk jasa yang ditingkatkan kualitasnya, namun juga pada sumber daya manusia sebagai pelaku proses produksi dan daya dukung alam di sekitar wilayah kerja.

Adalah Sistem Manajemen Terintegrasi atau juga jamak disebut sebagai Sistem Manajemen Terpadu yang menjadi salah satu standar komitmen perusahaan untuk memperhatikan pekerja dan lingkungan di wilayah kerja dalam melakukan kegiatan usahanya. Sistem ini mencakup perihai mutu, lingkungan, dan K3 (Keselamatan dan Kesehatan Kerja).

Sistem Manajemen Terintegrasi mengatur bagaimana pegawai bekerja dengan cara yang benar dan aman, sesuai sistem dan prosedur yang telah ditetapkan untuk mendapatkan mutu hasil yang direncanakan, tidak mencemari lingkungan dan menjamin keselamatan serta kesehatan pekerja juga fasilitas pelabuhan.

Terdapat sejumlah manfaat dari penerapan Sistem Manajemen Terintegrasi. Pertama dari sisi *emerging market*. Karakter pasar yang berubah, dalam hal ini yaitu pasar di bidang pengguna jasa kepelabuhanan. Semula berupa *semi captive market* yang oligopoli, kini berubah menjadi pasar bercakupan global yang

kompetitif. Kepedulian terhadap mutu produk jasa serta aspek lingkungan, kesehatan dan keselamatan kerja, juga menjamin keamanan operasional pelabuhan dan mampu mengendalikan risiko perusahaan yang mungkin muncul. Pasar sebagai konsumen jasa akan semakin detil memperhatikan ketersediaan aspek tersebut pada penyedia jasa sebagai produsen.

Kemudian dari sisi *quest of competitiveness*. Perusahaan harus melakukan pembenahan internal tanpa menunggu tuntutan dari pihak luar. Organisasi harus semakin efisien (*smaller*), makin baik (*better*), dan memiliki keunikan yang berbeda (*different unique*). Untuk terus bertamamorfosis menjadi lebih baik, organisasi harus melakukan proses rekayasa ulang (*re-engineering*) dan *continuous improvement*. Untuk itu dibutuhkan Pedoman Sistem Kerja yang Baku yang dapat menjamin proses *Continuous Improvement* yang berdaya guna dan berhasil guna.

Aspek berikutnya yaitu *environmental sound business practise*. Berbagai tuntutan dan prasyarat teknis untuk menghasilkan produk atau jasa pelayanan yang ramah lingkungan menjadi tren perkembangan bisnis di masa depan. Manfaat memperhatikan hal ini dengan serius dapat membuat *brand image* perusahaan sebagai *green port company* dapat berkembang pesat dengan penerapan konsep ramah lingkungan.

Sisi *good corporate governance* sangat kental, apalagi Pelindo III merupakan BUMN. Guna mendukung implementasi kebijakan dan peraturan menuju *National*

*Single Windows* (NSW) dan program efisiensi pelayanan. Dengan tujuan agar implementasi sistem manajemen kepelabuhanan dapat transparan, akuntabel, *real-time*, dan proses *check & balance* serta rekonsiliasi data.

## Proses Pembangunan Sistem

Tahapan pembangunan Sistem Manajemen Terintegrasi di Kantor Pusat Pelindo III dimulai dari mengidentifikasi tugas pokok dan fungsi serta sistem dan prosedur yang berlaku di masing-masing unit kerja (*Business Process Mapping*). Kemudian melakukan *diagnostic assesment* yaitu penilaian kesesuaian antara Sistem Manajemen Mutu, Sistem Manajemen Lingkungan dan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) yang saat ini diterapkan dengan standar dan peraturan yang berlaku.

Lalu menyelenggarakan sejumlah pelatihan dan sosialisasi (*executive briefing*; pelatihan *awareness*: ISO 9001: 2008, ISO 14001: 2004, SMK3; Pelatihan Audit Internal, AK3 Umum). Langkah berikutnya yaitu menyusun rencana kerja manajemen seperti pembentukan organisasi wakil manajemen/MR (Management Representative) dan organisasi terkait panitia pembina K3 (P2K3) termasuk tim tanggap darurat dan tim P3K. Selain itu juga harus menyusun Sispro dan beberapa dokumen terkait. Terakhir yaitu melakukan evaluasi dari proses yang sudah dilakukan.

Kini di Kantor Pusat dan beberapa cabang Pelindo III telah menerapkan integrasi tiga sistem tersebut yaitu Cabang Tanjung Perak, Tanjung Emas, Banjarmasin, Terminal Petikemas Semarang (TPKS), Tanjung Intan dan Benoa. Sedangkan cabang Pelindo III yang sudah menerapkan dua sistem yaitu ISO 9001 dan SMK3 yaitu Cabang Tenau Kupang, Lembar, Tanjung Wangi, Gresik dan Sampit. Dengan penerapan ISO dan K3 secara tidak langsung akan menaikkan nilai jual cabang perusahaan ke pengguna jasa. Hal ini berarti pelabuhan di lingkungan Pelindo III tersebut sudah siap memberikan pelayanan yang lebih baik.

Untuk meningkatkan pemahaman dan ketrampilan terhadap K3, ada dua cara utama yaitu pelatihan dan simulasi sebagai kesempatan mempraktekkan materi pelatihan. Sejumlah pelatihan diselenggarakan, di antaranya yaitu Pelatihan Ahli K3 Umum. Terakhir diselenggarakan November lalu untuk 30 peserta dari kantor pusat dan cabang. Pelatihan ini direncanakan diselenggarakan minimal sekali dalam setahun. Kemudian Pelatihan Awareness SMK3 yang terakhir dilaksanakan Oktober lalu. Pelatihan ini sebaiknya dilaksanakan untuk semua pegawai mengingat seringnya terjadi mutasi. Semakin banyak pegawai yang memahami dasar-dasar K3, maka semakin kecil kemungkinan kekurangan orang yang memahami K3 di subdit tertentu. Pada Desember lalu juga dilaksanakan Pelatihan Tanggap Darurat dan First Aid pada 68 pegawai dalam dua angkatan.

Pada Jumat akhir Oktober lalu, dalam acara senam aerobik bersama di lapangan parkir Pelindo III Cabang Tanjung Perak, sekaligus diumumkan kepada seluruh pegawai tentang komitmen pembangunan Sistem Manajemen Terintegrasi Pelindo III. Senior Manager Mutu dan Risiko Pelindo III Iskandar Zulkarnain memimpin acara lanjutan berupa Proactive Game, Creative Game, Focus & Concentration Game yang diikuti peserta Pelatihan Awareness ISO dan SMK3.

## Bentuk Ideal

Sistem Manajemen Terintegrasi merupakan usaha yang harus konsisten dilakukan oleh institusi perusahaan. Sifatnya dinamis, sehingga terus berkembang standarnya sesuai perkembangan zaman. Komitmen manajemen menjadi hal penting dalam penerapannya. Semakin konsisten manajemen dalam eksekusi penerapannya, akan semakin ideal bentuk dari Sistem Manajemen Terintegrasi yang ada dalam perusahaan.

Ciri-ciri penerapan Sistem Manajemen Terintegrasi yang ideal ialah dengan satu kebijakan, satu *company manual* dengan *practical procedure* yang mudah dipahami (*user friendly*). Satu format dokumen, satu perwakilan manajemen agar *conform* (konsisten sama) dalam menerjemahkan sistem ke dalam rencana strategis. Juga dalam satu set tujuan dan target, satu proses internal audit (*single audit*), sekali dilaksanakan manajemen review, satu komite pengawas, dan satu sistem pelatihan.

Singkatnya, Sistem Manajemen Terintegrasi penerapan idealnya yaitu dengan mengkombinasikan antara manajemen mutu, manajemen lingkungan, dan manajemen K3 (*combined*). Kemudian dipilih peraturan-peraturan yang dapat diintegrasikan lintas manajemen tersebut (*integratable*). Lalu dilaksanakanlah proses pengintegrasian (*integrating*), sehingga tercipta satu manajemen tunggal (*integrated*) agar dapat diberlakukan dengan lebih efektif dan efisien. (Lamong; Dari berbagai sumber)



▲ Pelatihan P3K.

# Pelindo III Borong Penghargaan Pelayanan Prima Sektor Transportasi



**K**inerja pelayanan Pelindo III mendapatkan apresiasi dari Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (Kemenhub). Apresiasi tersebut diwujudkan dalam bentuk penghargaan Pelayanan Prima Sektor Transportasi Tahun 2014, yang diberikan kepada 12 unit pelayanan publik di lingkungan Pelindo III. Penyerahan penghargaan dilakukan langsung oleh Menteri Perhubungan Ignatius

Jonan, di Ruang Mataram Gedung Kementerian Perhubungan, Pelindo III menjadi penerima penghargaan terbanyak dengan total 12 penghargaan pada unit pelayanan publik sektor transportasi.

Penghargaan Pelayanan Prima yang diterima oleh Pelindo III merupakan kebanggaan tersendiri bagi perusahaan. Hal itu sekaligus sebagai wujud apresiasi terhadap

fungsi pelayanan yang diemban Pelindo III. Sebelumnya, apresiasi serupa berupa Penghargaan Pelayanan Prima Sektor Transportasi tahun 2012, Pelindo III telah meraih penghargaan pada sepuluh unit pelayanan publik di lingkungan Pelindo III. Peningkatan jumlah penghargaan pada unit pelayanan publik yang diterima Pelindo III menunjukkan bahwa Pelindo III terus melakukan peningkatan kualitas pelayanan publik dan melakukan perbaikan berkelanjutan (continuous improvement).

Penghargaan ini diberikan Kementerian Perhubungan sebagai wujud apresiasi kepada operator-operator layanan transportasi di Indonesia yang telah memberikan pelayanan publik terbaik kepada masyarakat. Penghargaan tersebut diharapkan menjadi motivasi untuk terus meningkatkan pelayanan publik di sektor perhubungan.

Penghargaan utama dengan kategori "Pelayanan Prima Utama" yang diberikan kepada tujuh layanan pada cabang dan anak perusahaan Pelindo III, diantaranya Pusat Pelayanan Satu Atap (PPSA) Pelabuhan Tanjung Perak, Terminal Penumpang Pelabuhan Benoa, Terminal Penumpang Trisakti Banjarmasin, Terminal Penumpang Pelabuhan Tanjung Emas, Terminal Petikemas Semarang (TPKS), Terminal Petikemas Surabaya (TPS),

◀ Menteri Perhubungan Ignatius Jonan



dan Berlian Jasa Terminal Indonesia (BJTI).

Selain itu, penghargaan kategori "Pelayanan Prima Madya" diberikan kepada tiga unit pelayanan publik yaitu Pusat Pelayanan Satu Atap (PPSA) Pelabuhan Banjarmasin, Terminal Penumpang Pelabuhan Lembar dan Terminal Penumpang Pelabuhan Tenau Kupang. Sedangkan Penghargaan "Pelayanan Prima Pratama" yang diberikan kepada dua unit pelayanan publik yaitu Terminal Penumpang Pelabuhan Gresik dan Terminal Penumpang Pelabuhan Sampit.

Menteri Perhubungan RI Ignatius Jonan dalam kesempatan penyerahan penghargaan tersebut mengatakan bahwa kebanyakan operator mementingkan pelayanan, namun menomorduakan keselamatan (*safety*). "Tahun depan akan saya adakan penghargaan terkait dengan keselamatan" kata Jonan.

Pada saat yang sama, Direktur Operasi dan Pengembangan Bisnis Pelindo III Rahmat Satria mengaku puas terhadap penghargaan

Pelayanan Prima yang diperoleh perusahaan yang dipimpinnya. Menurutnya penghargaan tersebut merupakan buah dari kerja keras dan komitmen Pelindo III sebagai terminal operator pelabuhan.

"Kita tidak boleh lengah dan cepat puas, masyarakat memperhatikan dan mengharapakan pelayanan terbaik kita. Kalau perlu kita yang jemput bola, jangan hanya menunggu. Ingat tuntutan masyarakat atas perbaikan pelayanan publik yang diberikan akan sangat berimplikasi luas pada persepsi masyarakat terhadap kesungguhan pemerintah dalam memperbaiki pelayanan yang dapat mempengaruhi tingkat kepercayaan masyarakat," ujar Rahmat Satria. "Komitmen ini harus tetap dijaga, saat ini kami bukan lagi regulator tetapi kami saat ini adalah operator. Meski demikian kami adalah pelayan masyarakat, komitmen memberikan pelayanan terbaik tersebut harus selalu ada dalam diri setiap insan Pelindo III," pungkas Rahmat.

Hari ini sebanyak 148 unit pelayanan publik (UPP) sektor transportasi dari 164 UPP yang dilakukan penilaian,

memperoleh penghargaan dari Kementerian Perhubungan. Penghargaan tersebut terbagi dalam 3 kategori yakni Pelayanan Prima Pratama, Pelayanan Prima Madya, dan Pelayanan Prima Utama. 148 UPP tersebut berasal dari 28 lokasi/wilayah di Indonesia.

Adapun kategori penilaian Pelayanan Prima Utama dengan skor 85 -100, sebanyak 27 unit pelayanan publik yang layak mendapatkan penghargaan tertinggi. Selanjutnya penghargaan Prima Madya dengan skor 75-84, sebanyak 74 unit pelayanan publik dan yang terakhir penghargaan Prima Pratama dengan nilai 65-74, diberikan kepada 47 unit pelayanan publik.

Kriteria penilaian didasarkan atas sembilan hal meliputi visi-misi-motto, standar pelayanan dan maklumat pelayanan, sistem, mekanisme, dan prosedur, sumber daya manusia, sarana dan prasarana pelayanan, penanganan pengaduan, indeks kepuasan masyarakat, sistem informasi pelayanan publik, produktivitas dalam pencapaian target pelayanan. (Mirah)



Para Direktur dan General Manager dari Pelindo III yang menerima penghargaan "Pelayanan Prima utama" berfoto bersama Menhub Jonan.

# Nostalgia Trem Kota Bersama Risma

Kemenhub siap mendukung pengembangan angkutan cepat perkotaan, termasuk membangun kembali moda transportasi trem listrik

Salah satu kenangan tak terlupakan bagi pengunjung kota San Francisco di AS atau Hongkong, adalah keberadaan *cable-car* sebagai moda transportasi perkotaan. Bagi mereka yang telah masuk usia senja dan pernah menjadi pelanggan *trem listrik* di Jakarta atau Surabaya. Akan dengan hati berbunga mengembalikan ingatan pada nostalgia masa lalu, ketika trem listrik dengan belnya yang berbunyi *neng-neng-neng* yang cempreng tetapi tajam, menyusuri jalan-jalan perkotaan berbaur dengan bis kota, *oplet*, becak dan dokar.

Di kota Surabaya, trem listrik yang mempunyai depo induk di Sawahan itu, setiap hari dari jam 05.00 hingga jam 21.00, dengan setia menjelajah jalur-jalur Sawahan-Gubeng dan Wonokromo-Jembatan Merah. Sedang untuk Jakarta, trem listrik yang berdepo induk di Kramat Raya, mempunyai jalur lebih luas: Kampung Melayu-Matraman-Kramat-Jembatan Merah, Kramat Raya-Tanah Abang, Kramat Raya-Jalan Veteran-Harmoni-Jakarta Kota dan Tanah Abang-Harmoni-Jakarta Kota. Terdapat pula jalur lingkaran trem listrik yang berkolaborasi menggunakan rel kereta api antara Stasiun Jatinegara-Kramat Sentiong-Tanjung Priok, Tanjung Priok-Ancol-Stasiun Jakarta Kota dan Stasiun Manggarai-Stasiun Tanah Abang. Jalur yang satu ini, juga bersambung dengan keeta api listrik jalur Manggarai-Pasar Minggu-Depok-Bogor.

Namun sejak akhir tahun 60-an, angkutan kota di Jakarta maupun Surabaya yang berupa trem listrik, harus mengakhiri masa bhaktinya. Alasannya, selain kurang efisien karena biaya tinggi dari segi pengadaan energy, juga sulit bersaing dengan angkutan perkotaan (Angkot) menggunakan "dokar Nipon" yang mulai deras membanjiri kota-kota bersama dibangunnya armada angkutan pedesaan (Angkudes).

## Reaktivasi Trem

Namun, bagi penduduk Surabaya yang ingin bernostalgia *numpak terim*, ke depan tak perlu lagi ke luar negeri. Sebab di tengah alotnya pembahasan pembangunan sistem transportasi cepat untuk mengurai kemacetan, muncul gagasan untuk kembali menghidupkan angkutan kta berbasis trem listrik.

Untuk itu, Walikota Surabaya Tri Rismaharini sejak bulan September 2014 telah mulai melakukan penelusuran terhadap situs jalur rel di berbagai jalan kota Surabaya, yang dulu pernah menjadi landasan perjalanan trem. Tujuannya adalah untuk kembali menghidupkan moda angkutan berbasis rel tersebut.

Tampaknya, niatan Risma tersebut bagaikan gayung bersambut, dan dapat dukungan positif dari Menteri Perhubungan Ignatius Jonan yang pada November 2014 lalu mengunjungi Surabaya. Jonan, *arek Suroboyo* kelahiran Singapura itu, se usai menggelar pertemuan dengan Walikota Surabaya Tri Rismaharini di ruang meeting Stasiun Gubeng 23 November memberi penjelasan kepada awak media, ujaranya: "Untuk ke depan, akan diupayakan mereaktivasi jalur-jalur trem yang dulunya pernah ada di kota Surabaya. Dalam upaya ini, digunakan istilah reaktivasi, menaktifkan kembali, jadi bukannya membangun yang baru".

Menurut Menhub, reaktivasi transportasi trem di Surabaya, direncanakan akan dimulai tahun 2015. Sebelum dilakukan pembangunan secara fisik dan konstruksi, terlebih dahulu Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan akan mereaktivasi jalur trem yang ada di Kota Surabaya. "Kami memiliki alokasi dari Kemenhub untuk reaktivasi itu. Kalau nanti sudah berjalan, akan ada lokasi stasiun yang besar untuk didirikan sebagai depo di Wonokromo dan sebagainya yang ditangani dan dioperasikan oleh PT Kereta Api Indonesia (KAI), sementara Walikota Surabaya akan menyediakan Public Service Obligation (PSO) atau subsidiya apabila dinilai harga produksinya dipandang kurang terjangkau oleh masyarakat" jelas Ignatius Jonan yang juga Mantan Direktur Utama PT KAI ini.

Ketika ditanya lebih lanjut mengenai anggaran untuk reaktivasi jalur trem, Jonan mengaku masih perlu diperhitungkan lagi, karena tidak bisa dihitung sekarang. Hal itu terkait anggaran tahun ini yang mungkin hanya tersedia sekitar Rp.200 miliar, yang akan diteruskan tahun depan dalam bentuk *multiyears*.





## Tidak Mengganggu

Menjawab peranyaan awak media tentang pengoperasian kembali angkutan trem kota dan kemungkinan terjadi tambahan potensi kemacetan di jalan-jalan kota Surabaya, Walikota mengatakan bahwa telah dilakukan kajian terkait hal tersebut, yang menurut visibility jalur trem tengah kota tak akan menimbulkan gangguan. Ujarnya dalam logat Suroboyoan yang medok: *"Gedene trem iku gak koyok sepur. Paling lebare podo kammek Alphard. Lha yen*

*Alphard ae biso, mosok trem gak iso* (ukuran trem tidak selebar kereta api. Paling lebar sama dengan mobil Alphard. Kalau Alphard saja bisa, apalagi trem)".

Sementara itu Direktur Utama PT KAI Edi Sukmono menambahkan penjelasan: "Karena proyek ini menyangkut tiga instansi yakni Ditjen Perkeretaapian, PT KAI dan Pemerintah Kota Surabaya, maka kami akan rapatkan bersama untuk koordinasi. Nanti setelah itu baru dimatangkan. Tetapi sesuai keinginan Menhub, kelihatannya agar dapat cepat diselesaikan. Karenanya awal tahun 2015 sudah mulai dikerjakan. Pembangunan jalur dan trek trem akan dilaksanakan oleh Ditjen KA, sedangkan PT KAI menyediakan pembangunan stasiun, sementara tugas pemkot adalah dari sisi perijinan. Agar nantinya tak terjadi overlapping, maka akan segera kami rundingkan bareng".



Ilustrasi moda transportasi Surabaya tempo dulu.



## Sektor Penunjang

Dalam rangka reaktivasi trem kota dan pembangunan monorel, Pemerintah Kota Surabaya memastikan tidak akan mengeluarkan biaya untuk membangun proyek Angkutan Massal Cepat (AMC). Sebab reaktivasi trem akan dibiayai oleh PT KAI, sedangkan pembangunan monorel dipastikan dibiayai APBN sebesar Rp 11 triliun.

"Aku tinggal menerima barang saja. Kalau APBN kan tidak bayar investasi, artinya tinggal operasionalnya. Bahkan Pemkot telah meperkirakan besaran tarif penumpang AMC, yang sangat memungkinkan sebesar Rp 3.000 per penumpang, karena seluruhnya dibiayai APBN" ujar wali Kota Surabaya.

Menjawab pertanyaan awak media apakah Pemkot hanya tinggal membangun sektor penunjang, karena seluruhnya sudah dibiayai APBN dan PT KAI, Risma menjawab belum tentu. Karena sangat mungkin pemkot kembali menggandeng pihak swasta untuk membangun sektor penunjang.



Ilustrasi perkembangan kondisi transportasi Kota Surabaya kini. ▲

"Kita lihat. Misalkan saya bisa gandeng pihak swasta untuk membangun sektor penunjang, maka yang diharap adalah terjadinya defisit yang semakin turun. Proyek AMC harus komprehensif dengan proyek penunjang lainnya yang sudah direncanakan pemkot, salah satunya *building park* maupun peremajaan angkutan. Tidak bisa dilakukan dengan cara parsial. Sebab meskipun ujuannya untuk kelancaran angkutan umum, tetapi kalau sarana angkutnya masih jelek, mana mungkin warga mau memanfaatkan" ujar Walikota Surabaya Tri Rismaharini mengakhiri penjelasannya. (Nilam)



Ilustrasi anak gemar membaca.

## Ayo Membaca Sebelum Tidur



**M**inat membaca buku bagi anak-anak di Indonesia dan di Jawa Timur khususnya masih sangat rendah. Kecenderungan saat ini banyak anak yang menyukai mencari informasi di televisi dibandingkan membaca koran. Karena itu, membaca harus ditanamkan dari kecil agar kelak menjadi sebuah budaya yang bermanfaat.

Hal itu diungkapkan istri dari Gubernur Jawa Timur Nina Soekarwo atau Bude Karwo dalam acara Parade Baca Jatim Cerdas di JX International Expo, pertengahan Nopember lalu. Bude Karwo mengatakan orang tua harus membiasakan mendongeng dengan membacakan buku pada anak-anak sebelum tidur.

"Karena mendongeng dengan membaca buku bisa membuat anak mencintai buku ketika dewasa kelak. Ketika anak mencintai buku akan banyak hal positif yang didapat, banyak pengetahuan dan menumbuhkan imajinasi dari anak itu sendiri. Ketika sudah membaca buku, anak-anak akan diantar tidur dengan tenang dan jika sudah begitu, kelak mereka akan menjadi pribadi-pribadi yang membanggakan," jelasnya.

Bude Karwo pun mencanangkan hal itu lewat bunda-bunda Paud yang ada di seluruh Jatim untuk memberikan wawasan kepada orang tua agar menciptakan budaya baca kepada anak-anaknya. Karena program ini pula, Bude Karwo yang menjabat sebagai Ketua Penggerak PKK Provinsi Jatim ini mendapatkan penghargaan Nugra Darma Pustaloka dari Badan Perpustakaan dan Kearsipan RI.

Minat dan budaya membaca memang terus dikembangkan oleh pemerintah provinsi Jatim. Badan Perpustakaan dan Kearsipan Jatim pun terus melakukan banyak hal. Kepala Badan Perpustakaan dan Kearsipan Jatim, Sudjono pun mengungkapkan perpustakaan memiliki peran penting untuk meningkatkan gemar membaca khususnya di kalangan anak dan pelajar.

"Kita berupaya untuk terus meningkatkan gemar membaca di kalangan anak-anak muda khususnya. Peran perpustakaan terus ditingkatkan bahkan hingga kini perpustakaan sudah menyentuh desa-desa," tuturnya dalam kesempatan yang sama.

Bahkan perpustakaan desa terbaik

diraih oleh salah satu desa di Jatim untuk tingkat nasional. Untuk tingkat pendidikan menengah diraih SMKN 1 Gampit Malang. "Ini bukti bahwa kami melakukan pembinaan kepada perpustakaan. Perpustakaan sebagai gudangnya ilmu dan referensi," ungkapnya.

Sementara itu Wakil Gubernur Jatim, Syaifullah Yusuf mengatakan Jatim sudah mulai meningkatkan indeks membaca. Hal itu dibuktikan dengan penurunan angka buta aksara. Pada 2009 lalu angka buta aksara mencapai 12,2 persen pada 2013 menjadi 10,9 persen.

"Semua itu tak lepas dari peran semua pihak untuk menggalakkan minat membaca sehingga menjadi sebuah budaya," tandasnya.

Pemprov Jatim pun mendukung perluasan jumlah perpustakaan hingga ke pelosok desa. Dari data yang ada pada 2013 lalu ada 26.331 perpustakaan di Jatim yang terdiri dari perpustakaan desa sebanyak 2.310, perpustakaan sekolah 17.946, perpustakaan kampus 305, di tempat ibadah 4.378, di pondok pesantren 1.043, di instansi atau dinas 529. Ditambah 991 taman baca yang tersebar di berbagai perkampungan. (Manyar)



▲ Kapal Nippon Maru sandar di Terminal Gapura Surya Nusantara.

# Kapal Pesiar 'Masih' Jadi Favorit

Selama Tahun 2014, Pelindo III banyak mencatat kunjungan kapal pesiar ke pelabuhan-pelabuhan di lingkungan kerjanya. Di akhir tahun lalu, beberapa kapal pesiar tercatat singgah di pelabuhan-pelabuhan besar di Pulau Jawa. Berikut rangkumannya.

## Nippon Maru di Tanjung Perak

Terminal Penumpang Gapura Surya Nusantara Pelabuhan Tanjung Perak pada awal Desember lalu kedatangan tamu negara para Duta bangsa dalam program Ship for Southeast Asian and Japanese Youth Program (SSEAYP) ke-41.

Merupakan suatu kehormatan bagi Pelindo III Tanjung Perak untuk dapat melayani kehadiran Kapal Nippon dalam program Ship for Southeast Asian and Japanese Youth Program (SSEAYP) ke-41. Kapal dari Jepang tersebut berlabuh di Terminal Jamrud Utara Pelabuhan Tanjung Perak selama 4 hari mulai tanggal 5-8 Desember 2014 lalu. Nippon Maru, begitulah nama yang tertera pada kapal besar ini. Bukan sembarang kapal, para penumpangnya adalah 330

pemuda duta bangsa pertukaran budaya dari negara ASEAN dan Jepang yang berlayar selama 51 hari berlayar mengelilingi Asia. Indonesia adalah negara keempat yang dikunjungi setelah mulai berangkat dari kota Tokyo Jepang, kemudian Kota Muara Brunei Darussalam, dilanjutkan ke Kota Sihanoukville Kamboja, Yangon Myanmar, dan Kota Surabaya Indonesia dan akhirnya kembali lagi ke Tokyo Jepang.

Kapal yang sandar di Pelabuhan Tanjung Perak 5 Desember lalu pada Pukul 10.15 WIB itu disambut oleh *marching band* Pelindo III Tanjung Perak. "Dari Pelindo III Tanjung Perak sendiri, juga turut aktif memberikan suguhan pameran budaya dengan *m e m a r k a n* sejumlah etalase kesenian dan budaya asli Jawa Timur dengan konsep "Wonderful Indonesia East Java" dimana terdapat pameran batik, gamelan, topeng, wayang, dan

kuda lumping tepatnya di lantai 3 Terminal Penumpang Gapura Surya Nusantara" ujar Dhany R. Agustian, Humas Pelindo III Tanjung Perak. "Tak hanya pameran, para duta bangsa tersebut juga dapat langsung ikut membuat dan melukis topeng secara langsung di acara yang khusus untuk menyambut Kapal Nippon Maru sebagai wujud kepedulian Pelindo III terhadap promosi budaya Jawa Timur", ujar Kahumas Tanjung Perak. Selama di Surabaya para duta bangsa akan menginap di keluarga Asuh selama dua malam. Tujuan utama kapal Nippon Maru adalah



▲ Duta bangsa dari ASEAN & Jepang bergaya dengan topeng budaya Nusantara.



▲ Menjajal seni membatik.

program promosi dari tiap negara, memperkuat persahabatan dan membangun pemahaman diantara peserta dari negara ASEAN dan Jepang. Tujuan program ini untuk mempererat persahabatan dan kerjasama antar-sesama pemuda ASEAN dan Jepang, meningkatkan saling pengertian, ajang kompetisi kepemimpinan pemuda untuk menciptakan kader pemimpin yang berwawasan internasional, mempertebal nasionalisme dan networking. Beberapa kegiatan padat telah menunggu para peserta kapal Nippon Maru di Surabaya diantaranya mereka akan melakukan kunjungan resmi kepala daerah, institusional visit ke ITS, UNAIR, dan PT PAL, reuni alumni diatas kapal, serta penampilan budaya yang telah diatur oleh Dinas Pemuda dan Olahraga Pemprov Jatim yang diadakan di dalam Terminal Penumpang Gapura Surya Nusantara Pelabuhan Tanjung Perak. Selanjutnya kapal berbendera Jepang dengan LOA

(Lenght Over All) 166 meter dan bobot 22.472 GT, akan melanjutkan perjalanan kembali ke kota Tokyo Jepang sebagai akhir perjalanan program 41st Ship for Southeast Asian and Japanese Youth Program (SSEAYP).

Setelah singgah selama empat hari di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya akhirnya kapal Nippon Maru dari Jepang yang membawa para duta bangsa dalam program Ship for Southeast Asian and Japanese Youth Program (SSEAYP) ke-41 kembali ke Tokyo, Jepang.

Setelah selama beberapa hari sandar dengan aman di Terminal Jamrud Utara Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya, kapal berbendera Jepang dengan LOA (Lenght Over All) 166 meter dan bobot 22.472 GT, akan melanjutkan perjalanan kembali ke Kota Tokyo, Jepang sebagai akhir perjalanan SSEAYP. Seremoni pelepasan kapal tersebut berlangsung meriah dengan dihadiri tak kurang dari 700 orang tua asuh dan keluarga yang turut melepas kapal Nippon Maru. Acara dimulai pukul 10.00 WIB para orang tua asuh yang memiliki pass dapat masuk berkeliling ke dalam kapal.

Setelah itu dilanjutkan dengan prosesi pelepasan oleh Pemkot Surabaya dengan dihadiri oleh Konjen Jepang Noboru Nomura didampingi GM Pelabuhan Indonesia III Tanjung Perak Eko Harijadi Budijanto. Acara puncak pelepasan kapal Nippon Maru diwarnai dengan para duta bangsa yang melempar pita berwarna-warni ke para orang tua asuh sebagai pertanda jalinan kasih yang tidak akan putus.

"Alhamdulillah selama 4 hari kapal Nippon Maru singgah dengan aman dan lancar, tidak ada kejadian yang tidak diinginkan. Terima kasih kepada semua pihak yang turut membantu suksesnya kapal singgah di Pelabuhan Tanjung Perak dan kota Surabaya khususnya," ujar Dhany R Agustian, Humas Pelindo III Pelabuhan Tanjung Perak.

## 'Ngonthel' di Tanjung Emas

Tiba di waktu yang hampir bersamaan, MS. Volendam dengan bendera Belanda sandar terlebih dahulu pada awal Desember lalu. Tak berselang lama MS L'Austral berbendera Prancis menyusul sandar satu jam kemudian. Kedua kapal pesiar tersebut sandar mulus di Dermaga Samudera, MS Volendam menempati Dermaga Samudera 02 dan Ms L'Austral di Dermaga Samudera 01.

Berlayar dari Benoa Bali, MS. Volendam yang memiliki panjang (LOA) 238 meter, berat 61.214 GRT, dan draft kedalaman -8,1 m LWS ini mengangkut 1.275 penumpang dan 656 kru dan rencananya akan melanjutkan perjalanannya ke Singapura pada pukul 16.00 WIB. Sebagian besar wisatawan mengikuti paket dari biro agen perjalanan. Beberapa bus disiapkan pihak agen perjalanan dengan tujuan City Tour Semarang, Museum Kereta Api Ambarawa, Tlogo Agro, dan Candi Borobudur di Magelang yang menjadi tempat wisata para turis mancanegara ini.

Uniknya, wisatawan yang tidak mengikuti paket dapat menuju Terminal Penumpang dengan menaiki sepeda berbentuk mobil VW yang disediakan oleh Pelindo III. Sepeda berbentuk VW tersebut sengaja disiapkan oleh pihak manajemen Pelindo III, agar memberi suasana lain yang unik saat wisatawan menuju terminal penumpang dari tempat kapal sandar.



◀ Turis cruise berkendara sepeda unik.

Terminal Penumpang Internasional menyediakan berbagai macam fasilitas, di antaranya ruang tunggu berpendingin udara yang dilengkapi dengan fasilitas WiFi, pijat refleksi dan panggung musik country. Turut tampil unik, grup musik country tampil mengenakan blangkon sembari menghibur wisatawan yang melewatinya.

Para kru kapal MS. Volendam sebagian besar merupakan kewarganegaraan Indonesia, sebanyak 656 kru mendapatkan kesempatan untuk bisa bertemu dengan keluarganya. Berderet mobil dan sepeda motor milik para keluarga kru MS. Volendam diparkir di Jalan Coaster dekat dengan Dermaga Samudera 02. Tenda juga dipasang di depan Gudang SO 02 sebagai tempat untuk ramah tamah dan melepas rasa rindu dengan keluarga masing-masing.

"Kedua kapal tersebut merupakan kapal cruise ke-23 dan ke-24 yang singgah di Pelabuhan Tanjung Emas selama tahun 2014", ujar General Manager Pelindo III Cabang Tanjung Emas Tri Suhardi. Sesuai jadwal pada tahun 2014 ini akan ada 25 kapal pesiar yang akan singgah di Pelabuhan Tanjung Emas. Meningkat dari tahun sebelumnya yang hanya 19 kapal pesiar yang sandar. "Rencananya akan ada 1 kapal pesiar lagi yang sandar pada tanggal 10 Desember mendatang", imbuhnya.

## Ditutup Crystal Symphony

Kunjungan cruise di Tanjung Emas pada Tahun 2014 ditutup oleh kunjungan Kapal Pesiar Crystal Symphony. Disambut dengan tarian jaranan oleh 21 penari laki-laki, MS Crystal Symphony berbendera Bahamas pada 10 Desember lalu sandar di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Kapal yang memiliki panjang (LOA) 238 meter, berat 51.044 GRT, dan draft kedalaman minus 7,6 mLWS ini sandar di Dermaga Samudera 01 dibantu kapal tunda milik Pelindo III Cabang Tanjung Emas Semarang. Berlayar dari Pelabuhan Benoa Bali, MS Crystal Symphony yang membawa 857 penumpang dan 562 kru akan melanjutkan perjalanan ke Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta pada esok harinya.

Sebagian besar wisatawan mengikuti paket dari biro agen perjalanan. Beberapa bus disiapkan pihak agen perjalanan, bus akan membawa wisatawan mengelilingi Kota Semarang, Museum Kereta Api Ambarawa, Tlogo Agro. Khusus untuk wisatawan yang mengunjungi Candi Borobudur di Magelang dan Daerah Istimewa Yogyakarta akan menginap semalam di Yogyakarta dan kembali ke Semarang keesokan harinya.

Pihak manajemen Pelindo III Cabang Tanjung Emas menyiapkan

fasilitas dan memberikan keamanan bagi wisatawan, terminal penumpang internasional dilengkapi berbagai macam fasilitas, di antaranya ruang tunggu berpendingin udara yang dilengkapi dengan Wi-Fi, toilet, pijat refleksi, penjualan souvenir batik dan live music country. Port security Pelindo III cabang Tanjung Emas, Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan beserta Polsek Kawasan Pelabuhan telah melakukan koordinasi untuk memberikan pengamanan ekstra bagi para turis sekaligus kapal pesiar yang menginap di pelabuhan.

"MS Crystal Symphony merupakan kapal ke-25 yang singgah di Pelabuhan Tanjung Emas dalam tahun 2014," ujar General Manager Pelindo III Cabang Tanjung Emas Tri Suhardi. Di tahun 2014 ini total ada 25 kapal pesiar telah sandar di Pelabuhan Tanjung Emas, meningkat dibandingkan tahun 2013 yang hanya 13 kapal pesiar. Dengan meningkatnya kunjungan kapal pesiar di Pelabuhan Tanjung Emas, Tri Suhardi berharap di tahun-tahun mendatang Tanjung Emas semakin laris dikunjungi kapal pesiar. Tak hanya itu, fasilitas yang ada di Terminal Penumpang akan menjadi prioritas dan lebih ditingkatkan bagi kenyamanan wisatawan.

Cruise mewah  
Crystal Symphony.



# Sehari Jadi Anak Gembala dan Petani Organik

**H**ari libur akhir pekan yang cerah tidak selalu harus dihabiskan dengan bersantai di rumah atau jalan-jalan di pusat perbelanjaan modern seperti mall atau supermarket. Namun bisa juga mengisinya dengan aktivitas “bekerja keras” dengan mengurus berbagai hal di sebuah peternakan. “Bekerja” bersama kerabat di pinggiran kota rasanya merupakan liburan edukatif pilihan yang justru menjaga ritme kerja tubuh agar tetap bugar. Selain itu, asyiknya melakukan berbagai kegiatan yang bernuansa pedesaan juga serasa *refresh* penatnya pikiran akan rutinitas perkotaan yang cenderung padat.

Suasana pagi akhir pekan yang masih sepi lalu lintasnya ditingkahi dengan perjalanan menuju ke Lembah Hijau Multifarm (LHM) Research Station II. Sesampainya di peternakan ini, sekelompok siswa SMA terlihat sedang sibuk mencatat hasil observasi mereka di bawah rimbunnya pepohonan yang ada di pelataran depan. Di sisi mereka, seorang petugas perempuan dengan

ayu menjelaskan berbagai hal mengenai agrowisata seluas lima hektar yang sudah berdiri sejak tahun 1981 ini. Ialah Ir. Soeharto, seorang peternak ulung yang juga mengajar sebagai dosen di Universitas Sebelas Maret, Solo, yang menjadi pemilik sekaligus penggagas dari berdirinya peternakan ini. Peternakan modern ini selain memelihara sapi, ikan patin, serta aneka macam tanaman sayur, juga memproduksi produk pertanian berbahan dasar residu peternakan, seperti pupuk organik dan pakan ternak yang sudah cukup terkenal. Oleh karena itu banyak yang merujuk penelitian ke peternakan ini.

Lenguhan sapi-sapi terdengar dari sudut kandangnya yang besar dan bersih. Kandang-kandang itu memanjang berjajar rapi, memisahkan sapi-sapi berdasarkan kondisi tubuh dan hasil produksinya serta berdasarkan umurnya. Ternyata pukul satu siang adalah waktunya pemerahan susu. Beberapa warga sekitar yang ingin membeli susu secara langsung di sini, sudah tiba dan menunggu sambil bertukar cerita satu sama lain di gerbang yang tidak jauh dari kandang sapi.

Tidak lama kemudian seorang petugas bagian pemerahan tiba, ia menyapa ramah kami lalu dengan hangatnya mengajak dua orang anak yang juga sedang datang berkunjung yaitu Nisa dan Zalfa,



▲ Sibuk belajar bercocok tanam.



▲ Memerah susu sapi di LHM.

untuk mencoba memerah seekor sapi perah. Mereka berdua berpandangan satu sama lain, sekilas terlihat takut meski sebenarnya mereka pasti penasaran ingin mencoba. Paman mereka dengan penuh semangat mendukung mereka untuk mau mencoba, lalu akhirnya meski semula takut-takut, setelah mencoba beberapa kali akhirnya senyum puas Zalfa pun mengembang. Ia berhasil mengalirkan susu segar ke embernnya. Walau mungkin susu yang ditampung tidak sampai seliter banyaknya tapi senyum puas tergambar jelas di mukanya. Susu hasil produksi peternakan ini, selain dijual sebagai susu segar murni juga diolah menjadi es krim yang segar dan rasanya khas, serasa lebih murni.

Pamannya mengingatkan tentang pentingnya susu bagi pertumbuhan tubuh mereka sambil berlalu menuju ke kebun sayuran organik. Nisa, Zalfa, dan pamannya berkeliling menikmati hari mereka drngsn berwisata edukatif. Parwanto, petugas yang menemani kunjungan kami menjelaskan tentang sistem pertanian dan peternakan di sini yang terintegrasi dan saling mendukung, sehingga meminimalisasi residu proses (*zero waste*) dan menjadikan produksi yang stabil dalam jangka panjang demi kelestarian lingkungan alam dan sosial di sekitarnya.

Sepetak sawi sendok menghijau siap panen di sisi barat kebun sayuran organik yang terbelah jalan dengan barisan tanaman palem yang membujur rapi bersisian. Selain itu juga ada terong, jambu biji, bayam merah, pok coy, kailan, dan cabai yang ditanam bergantian secara organik di sini. Bulir-bulir air karena baru saja disiram membuat sayuran-sayuran organik itu terlihat semakin segar. Nisa dan Zalfa pun segera mengganti sepatu mereka dengan *boot* yang sudah disediakan dan segera menjejak lumpur bergegas memanen sawi sendok. Ups, Zalfa terjerembab kehilangan keseimbangan

karena *boot* yang dipakainya terbenam lumpur, Nisa yang mencoba menariknya pun hampir kehilangan keseimbangan. Sambil membersihkan lumpur di celananya, Zalfa menghela, "*fuh*, inilah susahnya menjadi petani". Gelak tawa riang mewarnai sebentar pengalaman berharga untuk mencoba merasakan kehidupan tradisional penyokong kehidupan modern mereka.

Menjelang sore, sebuah *cafe* yang berada di tengah rimbunnya pepohonan jati dan bibit kelapa sawit menjadi tujuan terakhir kami untuk mencicipi gurihnya ikan patin bakar dan bakso ikan patin. Bagi pengunjung yang ingin mengolah sendiri ikan patinnya di rumah, dapat memilih sendiri ikan patin segar yang sudah ditampung di akuarium. Sebelum pulang, pelatihan singkat menanam bibit tanaman hias di *greenhouse* yang hasilnya boleh dibawa pulang untuk ditanam di pekarangan rumah, sepertinya menjadi cinderamata yang mendidik akan pentingnya pelestarian alam bagi anak-anak.

LOGISTIK: Lembah Hijau Multifarm Research Station II terletak di Joho Lor, Triyagan, Mojolaban, Sukoharjo. Lokasi ini berada 13 Km dari arah timur Kota Solo, Jawa Tengah atau sekitar 20 menit berkendara mobil. Meski secara geografis terletak di Kabupaten Sukoharjo, namun untuk mencapainya lebih mudah dari arah Kota Solo terus ke timur atau arah Karanganyar, sampai di pertigaan Asrama Brigif Sambernyawa, Jaten, Karanganyar, belok ke selatan, dari situ sejumlah papan penunjuk ke arah peternakan akan memandu menuju lokasi. Sebaiknya mem-*booking* hari kunjungan sebelumnya agar mendapat *guide* dan fasilitas yang optimal selama kunjungan Anda, hubungi kantor pusat di Jl. Radjiman No. 200, Solo. Telepon: +62-271-643303/642529. [www.lembahhijau.com](http://www.lembahhijau.com)



▲ Sajian menu ikan patin bakar dan bakso ikan patin.



▲ Kolam ikan patin.



# Cegah Penangkapan Liar Hiu dan Pari Manta

KKP gagalkan perdagangan ilegal insang pari manta.  
Sedemikian pentingkah melindungi kelanggaan biota laut?

**B**egitu dilantik menjadi Menteri Kelautan dan Perikanan, Susi Pudjiastuti yang memiliki latar belakang sebagai pengusaha ikan dan angkutan udara, langsung “tancap gas” membenahi hal-hal yang dinilai bakal menghambat program kementeriannya. Di antara *statement* nya yang mendapat tanggapan paling “heboh”, adalah rencananya melakukan pengeboman terhadap kapal-kapal nelayan asing yang kedapatan melakukan *illegal fishing* di perairan Indonesia. Puncak keberangan Menteri KP tersebut, oleh banyak kalangan dinilai sebagai hal wajar, mengingat centang perenang kondisi pengelolaan kekayaan bahari, yang diakui sebagai sumber daya ekonomi nasional yang sangat potensial. Kelemahan pengelolaan sumber daya ini, tidak hanya disebabkan adanya infiltrasi asing dalam mengeruk hasil laut, tetapi juga disebabkan oleh kurangnya sarana dan prasarana pengawasan, tumpang tindihnya regulasi, dan juga kurangnya pemahaman masyarakat nelayan terhadap potensi bahari yang dimiliki Indonesia.

Kekurangan pemahaman ini, dapat berujud kepada cara serampangan dalam praktik menangkap ikan yang bisa berakibat rusaknya habitat biota laut, dan juga bisa menyebabkan makin terancamnya kelestarian keanekaragaman hayati yang ada di lautan. Hal terakhir ini dapat dicermati dari hasil yang didapat oleh Kementerian Kelautan dan Perikanan (KK) yang melalui Direktorat Jenderal Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (PSDKP) kembali menggagalkan perdagangan ilegal insang pari manta (*Manta spp*) di wilayah Buleleng, Bali. Insang pari manta tersebut diperkirakan bernilai Rp. 175.100.000, dengan barang bukti berupa 103 kg insang kering pari manta, setara dengan 77 ekor ikan pari manta dalam kondisi hidup.

“Dalam rangka menunjukkan komitmen dalam melindungi sumber daya kelautan dan perikanan, petugas kami telah berhasil menggagalkan perdagangan spesies dilindungi yang menjadi warisan alam dan merupakan kekayaan spesies

karismatik dunia” jelas Men KP Susi Pudjiastuti dalam pernyataan kepada media, awal November 2014 lalu.

## Regulasi Perlindungan

Menurut Men KP, pari manta telah ditetapkan sebagai jenis ikan yang dilindungi oleh negara melalui Kepmen KP No: 4/KEPMEN-KP/2014, yang mengamatkan sejak tahun 2014 penangkapan dan perdagangan pari manta dan bagian-bagian tubuhnya merupakan kegiatan yang dilarang dan dapat dikenakan sanksi hukum. Sebagai langkah nyata pengimplementasian regulasi perlindungan pari manta di tingkat lapangan, KKP melalui Direktorat Konservasi Kawasan dan Jenis Ikan (DKKJI), Ditjen Kelautan, Pesisir dan Pulau- Pulau Kecil (DKPPK) telah menyiapkan buku pedoman pengenalan pari manta dan identifikasi insang kepada aparat pengawasan. Selain itu, KKP juga terus menggiatkan sosialisasi di berbagai tempat yang menjadi pusat penangkapan

dan perdagangan pari manta, termasuk di Bali, Nusa Tenggara Barat (NTB), Nusa Tenggara Timur (NTT), Sibolga, Jakarta, Cilacap dan Jawa Timur. Men KP juga mengatakan bahwa kegiatan sosialisasi ini akan terus dilakukan hingga semua *stakeholders* terkait, termasuk nelayan dan pedagang mendapatkan informasi jelas tentang regulasi tersebut.

Sejak ditetapkannya pari manta sebagai spesies yang dilindungi. KKP melalui Ditjen PSDKP telah berhasil menggagalkan berbagai upaya transaksi perdagangan ilegal penjualan pari manta. Sebut saja di bulan Agustus tahun ini, KKP telah menyita barang bukti yang terdiri dari 6 kg insang kering pari manta dan 13 pack daging kering penyu. Operasi tangkap tangan itu di sebuah rumah/tempat usaha di kawasan Kelurahan Dupak, Kecamatan K r e m b a n g a n Surabaya, Jawa Timur.

Pari manta memiliki manfaat ekonomi yang besar, karena keindahan dan eksotisme pari manta mampu menarik perhatian wisatawan mancanegara (wisman) maupun wisatawan domestik (wisdom). Pada saat ini Indonesia merupakan negara terbesar kedua sebagai destinasi wisata penyelaman pari manta di dunia. Berdasar kajian, wisata penyelaman di Nusa Penida, Komodo, Raja Ampat dan Sangalaki memiliki nilai keekonomian sekitar Rp.245 miliar/tahun. Maka dapat dikatakan pari manta telah menjadi aset jasa kelautan lewat kegiatan pariwisata bahari. Contohnya, untuk daerah tujuan wisata bahari yang sudah berkembang seperti di Nusa Penida, Bali, 1 ekor pari manta

dapat menyumbangkan nilai ekonomi sebesar Rp 9,75 miliar selama hidupnya. Angka ini jauh lebih besar bila dibandingkan jika pari manta dijual untuk kebutuhan konsumsi dengan diambil insang dan dagingnya yang hanya bernilai sekitar Rp.1 juta per ekornya.

Kendati sudah ditetapkan sebagai jenis ikan yang dilindungi, pari manta tetap diburu oleh nelayan untuk diperdagangkan insangnya. Hal itu disebabkan tingginya harga insang di pasar manca negara, yang menjadi pemicu para nelayan untuk memburunya. Sebut saja harga

2-5 tahun. Ini berarti dengan masa hidup 40 tahun, seekor pari manta hanya dapat menghasilkan 6-8 anakan saja seumur hidupnya.

## Terancam Punah

Dengan dikeluarkannya reguasi perlindungan terhadap spesies yang terancam punah, terhitung sejak 14 September 2014 lima spesies hiu dan dua spesies pari manta mendapatkan perlindungan dari Konvensi Perdagangan Internasional Terhadap Satwa dan Tumbuhan yang Terancam Punah (CITES, *Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Flora and Fauna*).

Perlindungan dilakukan melalui peraturan perlindungan dari aktivitas perikanan yang tidak berkelanjutan di pasar perdagangan internasional. Perdagangan komersial akan diatur untuk memastikan hiu dan pari manta berasal dari

sumber yang legal dan diambil dengan praktik berkelanjutan, serta perdagangannya tidak mengancam kelangsungan populasi mereka.

Ketujuh spesies ini dicantumkan dalam daftar Appendix II setelah diperolehnya 2/3 suara mayoritas dari negara-negara yang meratifikasi CITES, termasuk Indonesia, di pertemuan sebelumnya. "Dengan diberikan waktu selama 18 bulan sebelum pemberlakuan regulasi ini, negara-negara yang meratifikasi CITES diharapkan dapat melakukan persiapan terlebih dahulu sehingga penerapannya dapat terlaksana dengan baik," ujar Dr. Colman O Criodain, Spesialis Perdagangan Satwa Liar, WWF-Internasional



insang pari manta kering di pasar lokal dapat mencapai Rp.2.000.000 per/kg.

Perdagangan insang pari manta ini disinyalir merupakan penyebab utama penurunan populasi pari manta di dunia termasuk Indonesia. Selain penurunan populasi yang diakibatkan oleh kegiatan penangkapan berlebih, secara biologi pari manta rentan terhadap bahaya kepunahan. Hal tersebut disebabkan usia matang seksual pertama pari manta baru tercapai pada usia 8-10 tahun. Jumlah anakan dalam setiap fase reproduksi hanya 1-2 ekor anakan dengan siklus reproduksi antara

dalam siaran pers pada 16 September 2014. WWF berharap, regulasi CITES tidak hanya dapat tegas penerapannya, tetapi juga mampu mendorong pengelolaan perikanan berkelanjutan. Jumlah populasi beberapa spesies hiu dan pari manta yang berstatus langka ini bahkan sudah pada tingkat yang sebenarnya tidak layak ditangkap lagi. Dibutuhkan waktu pemulihan untuk menyelamatkan spesies-spesies tersebut dari ancaman kepunahan.

Perlindungan Hutan dan Konservasi Alam (PHKA) dalam penyusunan dokumen-dokumen pelengkap dalam pengelolaan perikanan hiu. Ikan hiu merupakan predator puncak dan memiliki peran penting menjaga kesehatan ekosistem laut. Karenanya, mengatur perdagangan adalah kunci untuk melindungi spesies penting ini dan memastikan laut tetap produktif berkontribusi untuk ketahanan pangan.

“Dalam memastikan agar penerapan ratifikasi CITES berjalan dengan baik dan populasi hiu dapat dilestarikan, t e l a h ditempuh penyusunan rencana pengelolaan di tingkat nasional yang perlu segera dilakukan” kata Wawan

*hammerhead* diburu karena bernilai tinggi, sementara sepiring produk olahan insang pari manta dicari, konon untuk tonik kesehatan di Tiongkok Selatan.

Dalam rangka implementasi langkah-langkah baru CITES, kerjasama internasional dinilai sangat penting. Konvensi ini merupakan bagian dari solusi terpenting mempercepat perbaikan pengelolaan perikanan di negara kepulauan. Namun, juga sangat penting untuk mengurangi konsumsi sirip hiu dan daging hiu.

Menurut Andy Cornish, pimpinan dari *Sharks: Restoring the Balance*, meskipun daftar CITES telah dikeluarkan, tetapi hingga saat ini masih belum ada sertifikasi keberlanjutan untuk sirip hiu di pasar, sehingga produk tersebut harus dihindari. WWF telah menginisiasi kampanye mengajak perusahaan dan konsumen di



▲ Penangkapan ilegal ikan hiu.

## Save Our Sharks

Perairan laut Indonesia merupakan habitat bagi empat jenis hiu dan dua jenis pari manta yang tercantum dalam daftar Appendix II CITES ini, meliputi *oceanic whitetip shark*, tiga jenis *hammerhead shark* (hiu martil, *scalloped hammerhead*, *smooth hammerhead*, *great hammerhead*), *oceanic manta* dan *reef manta*. Menanggapi regulasi CITES ini, Pemerintah Indonesia telah mengeluarkan kebijakan perlindungan penuh terhadap hiu paus, *oceanic manta* dan *reef manta*; serta menyusun Rencana Aksi Nasional untuk penyelamatan terhadap berbagai spesies tersebut.

Direktorat Konservasi Kawasan dan Jenis Ikan (KKJI)/KKP, juga berkolaborasi dengan Ditjen

Ridwan, Direktur Coral Triangle WWF - Indonesia.

Ada masa mutakhir ini, diperkirakan 90% populasi hiu di beberapa lokasi global mengalami penurunan drastis. Spesies ini diburu untuk diambil, diperdagangkan dan dikonsumsi sirip, daging, kulit, minyak hati dan tulang rawannya. Permintaan pasar akan sirip hiu terbesar berasal dari Asia, yang kemudian menjadi pendorong atas penangkapan secara berlebihan yang mengakibatkan penurunan populasi. Sirip *oceanic whitetip* dan



▲ Ilustrasi ikan hiu di lautan lepas.

negara Asia agar berhenti membeli, menjual atau mengonsumsi sirip hiu. Pada Mei 2013 lalu, WWF-Indonesia meluncurkan kampanye *Save Our Sharks* (#SOSsharks) dengan cara mengajak seluruh lapisan masyarakat untuk menghentikan promosi kuliner, konsumsi, penjualan produk-produk hiu di restoran, hotel, ritel, toko online, dan media massa.(Nilam)

# Pelabuhan Gili Mas

## Gerbang Masa Depan Ekonomi Lombok

**6**00 miliar rupiah digelontorkan Pelindo III guna membangun Pelabuhan Gili Mas Lembar yang akan dimulai pada tahun 2015 ini. Adanya pelabuhan baru ini diproyeksikan dapat menyokong perkembangan perekonomian Lombok, Nusa Tenggara Barat ke depannya. Diharapkan pada tahun 2017 terminal ini sudah siap beroperasi penuh, sehingga dapat mengurangi beban distribusi petikemas Pelabuhan Lembar. Terminal baru ini akan mempercepat waktu tunggu antrian bongkar muat kapal. Karena dengan kapasitas yang dimiliki proses bongkar muat akan dipercepat.

“Dengan pembangunan dermaga pelabuhan Gili Mas ini, praktis sudah bisa menampung 8 -10 unit kapal dengan bobot 1.000 gross ton atau lebih,” jelas General Manager Pelindo III Cabang Lembar Mujiono. Saat ini dermaga eksisting hanya memiliki kedalaman kolam -6 sampai -7 meter LWS, ke depan kedalaman kolam maupun alur pelayaran akan mencapai -14 meter LWS. Ukuran panjang dermaga Pelabuhan Gili Mas tersebut 1.250 meter, dengan kedalaman kolam labuh 18 meter. Sehingga diharapkan dengan panjang dermaga dan kedalaman itu sudah bisa menampung kapal tanker dan kapal pesiar berukuran besar. Rencananya setelah selesai dibangun, akan dapat menampung ukuran kapal tanker dengan kapasitas 200 ribu DWT (deadweight tonnage) dan kapal pesiar dengan ukuran 450-500 meter.

Nantinya Terminal Gili Mas akan memberi kontribusi lebih besar bagi perkembangan pariwisata di Nusa Tenggara Barat (NTB), karena dengan terminal baru ini kapal-kapal cruise akan dapat langsung sandar alongside di dermaga dan tidak terpaksa lego jangkar di lepas pantai dengan mendaratkan penumpang menggunakan tender boat. Peningkatan kunjungan wisman ini, sesuai dengan harapan Gubernur NTB H. Zainal Majdi yang memprediksi dalam dua hingga tiga tahun mendatang kunjungan wisatawan mancanegara akan meningkat 30 persen, hingga mencapai angka sekitar 350.000 orang.

Pemerintah NTB juga berkeinginan agar Pelabuhan Lembar menjadi gerbang kunjungan wisatawan mancanegara dengan kontribusi yang lebih besar di

masa mendatang. Seperti halnya Provinsi NTB yang pertumbuhan ekonominya terus membaik, peran dan kinerja Pelabuhan Lembar yang dikelola Pelindo III saat ini juga tengah berada pada kurva yang meningkat.

Sejak dua tahun terakhir ini, terdapat tendensi peningkatan kunjungan kapal-kapal cruise pengangkut wisman ke Lombok, dan diperkirakan ke depan akan kian meningkat. Untuk itu Manajemen Pelindo III telah menyetujui dikembangkannya Pelabuhan Lembar ke Teluk Waru. Fasilitas baru ini akan dibangun di atas lahan sekitar 50 hektar yang nantinya akan dijadikan lokasi Terminal Gili Mas.

Dikutip dari pemberitaan sebelumnya di Dermaga, Mujiono juga menjelaskan bahwa pengembangan Terminal Gili Mas nantinya akan meliputi pembangunan dermaga petikemas sepanjang 399 meter yang akan didukung lapangan penumpukan seluas 9,4 hektar. Kemudian pembangunan dermaga General Cargo sepanjang 250 meter dengan lapangan penumpukan 8,4 hektar. Lalu pembangunan terminal penumpang dilengkapi dermaga sepanjang 589 meter dan lahan pendukung 4,14 hektar.

“Pembangunan Pelabuhan Gili Mas tersebut dalam rangka mendukung posisi NTB sebagai poros maritim dunia,” ujar Kepala Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika NTB Agung Hartono di Mataram seperti dilansir oleh Kantor Berita Antara. Pembangunan Pelabuhan Gili Mas itu hanya akan berfungsi untuk menampung kontainer dan kapal pesiar. Sebab, selama ini dermaga dan areal Pelabuhan Lembar tidak bisa disinggahi dengan kapal berukuran besar seperti kapal pesiar dan kapal tanker 200 DWT.

Proses pembebasan lahan masih terus berlangsung, hingga bulan Desember 2014 telah mencapai seluas 40 hektar. Sisanya masih terus dilkerjakan oleh pemerintah. Kelengkapan perizinan untuk proses pembangunan dari bupati, gubernur, dan kementerian telah dibereskan. Proses pembangunan saat ini tinggal menunggu analisis dampak lingkungan (amdal) yang diberikan Pemerintah Provinsi (Pemprov) NTB. “Sedangkan rekomendasi amdal dari Pemerintah Kabupaten Lombok Barat sudah diberikan,” tambah Mujiono. (Lamong; Dari berbagai sumber)

Pelabuhan Lembar ▼



▼ Ilustrasi lanskap indah Pulau Lombok.



# Tanah Rencong Kini Telah Pulih

*Air hitam pekat berkecepatan sekitar 80 kilometer/jam menyapu Kota Banda Aceh, hingga melumpuhkan nadi kehidupan Serambi Mekah. Lebih dari 126.000 jiwa melayang dalam bencana bernama tsunami itu.*

Air mata membanjiri Indonesia, kala duka merundung Serambi Mekah. Pagi 26 Desember 2004 sekitar pukul 08.27 WIB, tsunami menyapu sebagian besar pesisir Aceh. Dalam sekejap aktivitas masyarakat di Minggu pagi berganti kepanikan yang tak terkira. Masyarakat berhamburan menyelamatkan diri dari terjangan air laut yang merangsek ke daratan karena gempa dan tsunami.

Seketika Aceh menjadi kota mati dan hanya menyisakan puing-puing yang berserakan dan menumpuk tak karuan. Mereka yang selamat hanya dapat menatap puing-puing dan pilu meratapi apa yang terjadi.

Bukan lagi harta benda yang hilang, tetapi juga anggota keluarga. Bukan lagi bangunan yang mendominasi kawasan pesisir Aceh, melainkan segelintir nyiur yang berdiri pucat di tengah bencana.

## Telah Pulih dan Kembali Damai

Cerita tersebut adalah rekaman sepuluh tahun lalu, ketika gempa berkekuatan 9,7 pada skala Richter mengguncang Samudra Hindia, sekitar 160 KM barat Aceh yang kemudian disusul tsunami dan meluluhlantakkan Aceh. Lebih

dari 126.000 jiwa melayang dalam sekejap tersapu gelombang tsunami.

Namun kini Aceh telah bangkit, kembali pulih dari keterpurukan bencana tersebut. Wajah kota kembali cantik menyapa ramah setiap insan. Bahkan bencana ini juga membawa kedamaian Serambi Mekah dari konflik internal yang bergulir selama ini.

“Ya mengingat tsunami itu, sebenarnya antara sedih dan senang. Sedihnya saya kehilangan beberapa kerabat, tetapi saya juga senang karena Aceh kembali damai tanpa ribut-ribut lagi. Saya pengennya begini terus (damai) selamanya. Ngeri juga mengingat konflik dan mungkin ini juga jalan terbaik dari Allah SWT untuk Aceh tercinta,” ungkap Afrizal (25), salah satu pemuda Banda Aceh yang menjadi saksi hidup.

Di Banda Aceh kondisi seolah tak menggambarkan bahwa kota tersebut pernah hancur tergulung tsunami. Hanya saja, jika menuju ke bagian selatan dan barat kota, bangunan megah berornamen etnis yang diambil dari filosofi Tari Saman



▲ Museum Tsunami Aceh.



◀ Masjid Raya Baiturrahman, Banda Aceh.

di mana kapal teronggok adalah sejauh lima kilometer.

Bukti kedahsyatan dan mukjizat juga ada di sisi utara kota, di Lampulo terdapat kapal di atas rumah yang menggambarkan tingginya gelombang tsunami dan juga penyelamat puluhan jiwa, layaknya cerita bahtera Nabi Nuh.

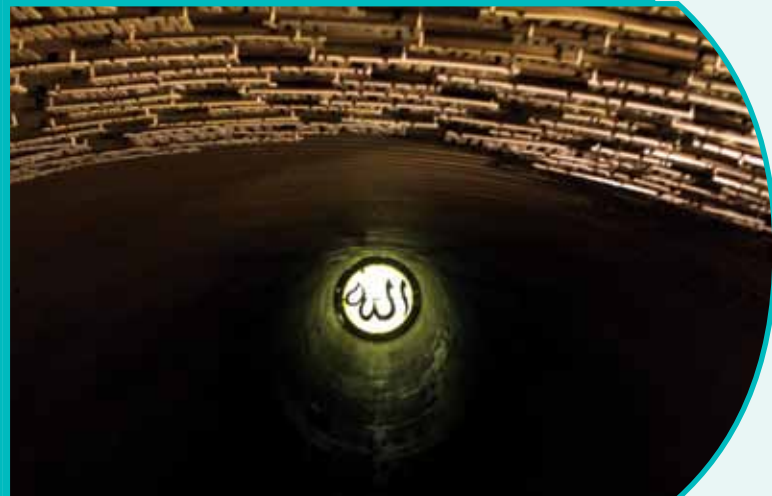
Dengan menaiki bentor atau becak motor, kita dapat berkeliling di Kota Banda Aceh yang kini telah kembali pulih dan normal. Wisata budaya dan pantainya juga tak kalah menggoda dengan daerah lain. Di pantai Lampu'uk yang dulu luluh lantah diterjang tsunami, kini kembali tampil cantik. Pasir pantainya membentang berpadu

dengan birunya air dan ombak laut yang menjadi kesukaan para peselancar.

Bumi Serambi Mekah kini telah bangkit dan pulih dari bencana. Semua tak patut diratapi, yang tersisa hanyalah diorama sebagai refleksi pengingat kita semua akan kekuasaan Sang Maha Agung, pencipta alam semesta. Perjalanan di Serambi Mekah terasa menyenangkan karena keramahan penduduk lokal tak henti-hentinya terlontar pada pendatang. Setiap langkah menjejaki Banda Aceh kental dengan nuansa Islami. Tak puas rasanya jika hanya sekali menjejakkan kaki di sana, kata hati ingin terus kembali menyambangi Tanah Rencong nan menawan. (Lamong)



▲ Kapal PLTD Apung, saksi bisu dahsyatnya bencana Tsunami 2004.



▲ Interior Museum Tsunami Aceh.

akan mengingatkan kita akan kekuasaan Illahi kala itu, yaitu di Museum Tsunami. Setiap sudutnya membawa para pengunjung untuk terus ingat akan kebesaran Tuhan Yang Maha Esa.

Tak jauh dari Museum Tsunami, semua kembali diingatkan dengan kedahsyatan tsunami melalui Monumen Kapal PLTD Apung yang terdampar di Desa Punge. Kapal pembangkit listrik berbobot 2.600 ton tersebut terhempas ke jantung kota. Jarak antara lokasi awal kapal PLTD itu berada hingga titik terakhir



Keseharian di Banda Aceh. ▲

# Kuliner Penghangat di Musim Hujan

**M**usim hujan telah tiba. Beberapa daerah di Indonesia bahkan mengalaminya lebih awal. Kondisi hujan yang memicu hawa dingin kerap mampu menimbulkan rasa lapar. Berikut kuliner pilihan DERMAGA yang dianggap mampu menjadi penghangat di musim hujan.

## Soto

Makanan favorit pagi, siang dan malam ini makin mantap di konsumsi kala musim hujan. Penyajian yang ditambah sambal sanggup mengusir rasa dingin di musim hujan. Hampir tiap daerah di negeri ini memiliki soto sendiri. Mulai dari Soto Medan yang beraroma jantan, Soto Padang yang berkuah kaldu sapi, Soto Lamongan yang berbumbu koya, Soto Bancar yang berbumbu kacang, Soto Kudus berdaging kerbau, Soto Banjar dengan bihunnya, Coto Makassar yang tersaji dengan jerohan, Soto Betawi yang berkuah susu, dll.

## Bakso

Siapa yang tak suka bakso?. Rasanya hampir setiap orang menyukai menu yang satu ini. Bakso bisa menjadi menu makanan utama menemani nasi atau lontong ataupun hanya disantap apa adanya. Kumpulan daging bulat ditambah mie sepiintas kesannya biasa saja. Tapi begitu kita mencoba bakso, dijamin satu porsi kurang. Bakso saat ini banyak variasinya, ada yang hanya 'polosan' daging bulat ada juga yang 'diisi' dengan telur puyuh, cabe rawit bahkan keju.



## Mi Rebus

Hampir sama dengan bakso, mie rebus menjadi salah satu kuliner favorit di kala hujan. Pembaca DERMAGA mengakui, mie rebus yang disajikan dalam kondisi panas, bertabur ayam dan kocokan telur, ditambah sayuran dan sambal/cabe rawit cocok menjadi teman penghangat perut pada kondisi musim hujan seperti ini. Beberapa daerah di Indonesia memiliki ragam mie rebus khas daerah. Mie Aceh atau mie kocok Bandung termasuk salah satu jenis mie rebus dari sekian banyak jenis mie rebus. Saat ini, untuk lebih praktis, mie rebus dapat dengan sangat mudah dibuat berupa mie instant.



## Pisang Goreng

Pisang goreng yang terbuat dari pisang berlapis tepung yang kemudian digoreng menjadi pilihan kuliner berikutnya yang nikmat di santap kala hujan. Sekilas cukup mudah menyiapkan kuliner yang satu ini. Pemilihan jenis pisang dan adonan tepung yang pas menjadi kunci keberhasilan membuat pisang goreng. Pisang kepok dan pisang raja adalah jenis pisang yang paling sering digunakan untuk pisang goreng. Saat ini, pisang goreng telah banyak diberi variasi. Ada pisang goreng keju, pisang goreng coklat bahkan pisang goreng yang disajikan bersama es krim.



## Roti Bakar

Sama seperti pisang goreng, roti bakar juga sangat nikmat disantap sebagai camilan di sore hari ataupun di kala hujan. Roti bakar dapat diisi dengan parutan keju, coklat, selai, susu kental manis ataupun *topping* lain sesuai selera. Cukup mudah menyiapkan kuliner yang satu ini. Roti tawar berbentuk kotak yang masih dilapisi oleh kulit roti konon lebih disukai untuk membuat roti bakar daripada roti tawar tanpa kulit. Roti bakar juga menjadi andalan para ibu di pagi hari kala menyiapkan sarapan praktis untuk bekal si kecil.

## Ronde/Sekoteng

Minuman hangat seperti ronde atau sekoteng dan sejenisnya seperti wedang jahe, bajigur, wedang uwuh, secang dan lainnya memang menjadi jurus jitu menghangatkan badan. Minuman berbahan dasar jahe tersebut biasanya disajikan dalam porsi kecil dan ditaburi kacang tanah rebus. Minuman ini selain bisa menghangatkan badan juga mampu mengusir masuk angin dan meringankan gejala flu.

## Jagung Rebus/ Jagung Bakar

Direbus atau dibakar, jagung sama enakannya. Untuk jagung rebus sekarang banyak dikenal **Jasuke** (jagung+susu+keju) yaitu jagung rebus yang sudah di serut dan disajikan dengan taburan keju parut, susu kental manis yang diberi sedikit mentega. Sedangkan jagung bakar disajikan dengan banyak variasi *topping* seperti mentega untuk rasa gurih dan sambal untuk rasa pedas.



## Siomay

Dalam masakan Indonesia terdapat berbagai jenis variasi siomai berdasarkan daging untuk isi, mulai dari siomai ikan tenggiri, ayam, udang, kepiting atau campuran daging ayam dan udang. Bahan untuk isi dicampur dengan sagu atau tapioka. Di beberapa daerah, siomai tidak selalu dibungkus dengan kulit dari tepung terigu (kulit pangsit). Siomay biasanya disajikan dengan beberapa jenis bahan pelengkap. Pelengkap siomai yang biasa disajikan antara lain telur ayam rebus dan sayuran seperti kentang, peria dan kubis. Siomay umumnya dihidangkan dengan siraman saus kacang yang dibuat dari kacang tanah, yang dihaluskan dan diencerkan dengan air.

Itulah tadi Pembaca, kuliner favorit pilihan DERMAGA sebagai penghangat di musim hujan. Bagaimana dengan Anda? (Mutiar)



# Pelayaran Rakyat Dihadang Banyak Tantangan

Bangsa Indonesia seakan berdiri di dua dunia. Sebelah kakinya masih menapak di masa lalu, sedang sebelah lainnya mencoba menjejaki

masa depan. Fenomena seperti itu, juga menggejala di sektor transportasi perairan. Di satu sisi, masih juga mempertahankan peran “armada semut” pelayaran rakyat (pelra) sebagai ujung tombak angkutan logistik ke pulau-pulau terpencil, sementara di sisi lain juga diperlukan moda angkutan perairan yang efisien, cepat, aman dan berdaya angkut lebih besar.

**Selain menanggung beban sejarah, keberadaan pelra di Indonesia juga harus menanggung beban ekonomi**

pengangkut barang dan penumpang di pulau-pulau yang tak bisa dijangkau oleh kapal-kapal besar. Dalam kondisi seperti ini, tak berlebihan bila dikatakan bahwa pelra masih perlu mendapat perhatian dan dukungan dari otoritas tertinggi transportasi, khususnya otoritas bagi moda angkutan perairan.

Kendati berada pada posisi marginal, tetapi diakui bahwa pelra memiliki peran besar dalam melaksanakan misi sebagai armada

Ilustrasi pelayaran rakyat ▶





Menurut pakar hukum laut yang juga penasihat Dewan Pimpinan Pusat (DPP) Pelra Chandra Motik, posisi pelra selalu berada di tempat yang serba salah. Ketika pengawasan maupun regulasi tentang pelra diperketat, para juragan dan anak buah kapal (ABK) akan “berteriak” mengkritisi peraturan yang membebani mereka. Namun ketika pengawasan dari pemerintah terkesan lemah, maka masyarakat bisa dirugikan akibat banyaknya ketentuan yang dilanggar oleh pengusaha pelra. Dan pelanggaran paling sering terjadi adalah menyangkut ketentuan keamanan pelayaran, yang disebabkan oleh kurangnya ABK bersertifikasi, alat bantu navigasi kapal yang minim, sarana keselamatan untuk penumpang yang apa adanya, hingga kondisi kapal yang sering kali kurang laik berlayar.

## Beberapa Kasus

Dalam tiga bulan terakhir sejak September hingga November 2014, setidaknya-tidaknya telah terjadi tujuh kali kecelakaan pelayaran yang melibatkan kapal-kapal pelra di antaranya tenggelamnya kapal pelra pengangkut penumpang di selat Madura, antara Kabupaten Sumenep dan Situbondo yang mengakibatkan 9 orang hilang dan hanya 2 jenazah yang ditemukan. Kemudian tenggelamnya kapal pengangkut 15 orang yang baru menghadiri upacara pernikahan di kepulauan sebelah utara Bali, tetapi berada di perairan Raas, Kabupaten Sumenep.

Selain itu, yang cukup banyak menyita pemberitaan media cetak, adalah karamnya kapal pelra pengangkut penumpang Uki Jaya 1 yang berlayar dari Pelabuhan Murhum, kota Bau-bau, menuju Wanci di kepulauan Wakatobi. Kapal pelra itu karam di sekitar perairan Wasamba, kecamatan Wabula, Buton. Kecelakaan terjadi pada sekitar pukul 02.00 Wita dan menewaskan 3 orang penumpang.

Menurut catatan kepolisian setempat, jumlah penumpang yang tercatat dalam manifest, sebanyak 92 orang dewasa dan 9 anak-anak. Penyebab kecelakaan, disebabkan mesin kapal mengalami kerusakan pompa minyak pelumas hingga alat tersebut tak mampu berfungsi mengeluarkan air laut yang masuk ke dalam kapal.

“Pemicu karamnya Uki Jaya 1, bisa disebabkan oleh berbagai sebab. Yang segera tampak memang rusaknya pompa penguras air laut yang masuk ke kabin kapal, Tetapi mengapa pompa bisa rusak, bisa disebabkan keteledoran ABK atau juragan kapal yang kurang memperhatikan perawatan peralatan ketika kapal sedang berada di pelabuhan dan tidak beroperasi. Tetapi juga bisa disebabkan karena pihak kesyahbandaran kurang melakukan pengawasan ketika

kapal pelra tersebut mengurus Surat Ijin Berlayar” jelas Chandra Motik.

Meskipun kecelakaan tersebut mengakibatkan “hanya” dua jiwa melayang di antara 92 penumpang lain yang sebagian besar selamat, tetapi segera memunculkan berbagai tanda tanya, antara lain:

- Apakah regulasi yang diterapkan untuk kapal pelra pengangkut penumpang berbeda dengan kapal-kapal penumpang antar pulau maupun penyeberangan dengan volume lebih besar dengan daya angkut ratusan penumpang?;
- Apakah ketentuan pengawasan dan alat keselamatan berlayar antara kapal pelra dengan kapal besar memang berbeda?;
- Apakah jiwa manusia penumpang kapal pelra dinilai “lebih murah” dibanding dengan pengguna kapal besar antar pulau maupun kapal penyeberangan ?

Terkait dengan banyaknya kecelakaan yang menimpa kapal-kapal pelra berbahan dasar kayu tersebut, Direktur Jenderal Perhubungan Laut (Dirjen Hubla) Capt. Bobby R. Mamahit mengimbau agar pemerintah daerah maupun Dinas Perhubungan mengawasi secara ketat operasional transportasi menggunakan kapal-kapal kayu yang banyak digunakan untuk angkutan penumpang. Dirjen mengemukakan hal tersebut, karena kewenangan pengawasan terhadap kapal-kapal kayu, berada di pemerintah daerah.

“Meskipun demikian, Ditjen Hubla akan melakukan bimbingan teknis terhadap para petugas Dishub di daerah, dengan harapan pimbingan teknis ini akan dapat menambah pengetahuan bagi para petugas, tentang bagaimana cara mengelola dan mengawasi kapal atau perahu yang beroperasi di wilayah masing-masing” jelas Captain Bobby.

## Asal Mengapung

Kapal-kapal pelra untuk angkutan penumpang maupun angkutan barang yang mayoritas dibangun dengan bahan dasar kayu, bila dicermati secara sekilas umumnya akan tampak rapuh bahkan ada yang terkesan kurang terurus.

Di lingkungan kerja Pelindo III, kapal-kapal pelra tak hanya menjadi “langganan” sandar di pelabuhan-pelabuhan kelas “unyil” seperti Bima, Ende, Tegal, Kalianget, Kumai, Maumere. Tenau Kupang, ataupun Probolinggo.

Tetapi dalam kondisinya yang apa adanya, mereka tetap setia dan tak pernah terbebani oleh rasa rendah

diri mengunjungi pelabuhan-pelabuhan maju seperti Gresik, Tanjung Emas, Banjarmasin, bahkan juga Pelabuhan Utama Tanjung Perak. Terkait dengan kondisi kapal yang bertolak belakang dengan kapal-kapal besi “generasi penerus”, terdapat alasan klasik yang sering kali dikemukakan pemilik kapal untuk perawatan besar apalagi sampai mengganti dinding kapal, akan memakan biaya sangat besar yang hampir tak terjangkau oleh pengusaha kapal pelra.

Akibat kondisinya yang “asal bisa mengapung dan berlayar”, kasus-kasus kecelakaan di laut terhadap kapal pelra, hampir menjadi berita rutin di media massa. Alasan kejadiannya, selalu saja berpusar pada hal-hal yang sudah lama diketahui, tetapi belum juga mendapatkan cara terbaik bagi pemecahannya. Mencermati kondisi tersebut, umumnya para pakar kelautan berpendapat tentang adanya dua kutub berseberangan yang menjadi penyebab utama sering terjadinya kecelakaan pelayaran yang menimpa kapal-kapal pelra:

Pertama: Kurangnya perawatan dan masalah pengawakan yang tak sesuai dengan standar keselamatan;

Kedua: Lemahnya pengawasan dan regulasi terhadap pengoperasian kapal-kapal pelra.

## Peremajaan Armada

Yang cukup menarik dan perlu mendapat perhatian khusus dari pernyataan pengusaha pelayaran tradisional tentang kesulitan melakukan peremajaan armada, adalah: sulitnya untuk membangun kapal baru bagi peremajaan armada mereka, terletak pada sulitnya pengadaan bahan baku kapal yang berakibat

pada tingginya harga bahan baku tersebut. Pasalnya, adanya kebijakan yang melarang digunakannya kayu ulin sebagai bahan dasar pembangunan kapal-kapal pelayaran rakyat. Adanya ketentuan itu, menjadi alasan beberapa pihak yang menuding menurunnya populasi kapal pelra dari semula 3.000 unit menjadi hanya 2.000 unit saja.

Berkenaan dengan adanya pelarangan penggunaan kayu ulin sebagai bahan dasar pembangunan kapal-kapal pelra, Dirjen Hubla mengatakan: “Pihak kami tak keberatan kalau akhirnya pelra harus mengganti bahan dasar kapalnya, apakah itu dengan memanfaatkan jenis kayu lain di luar kayu ulin, menggunakan bahan fiber atau baja ringan, yang berarti mengubah diri dari tradisional ke teknologi lebih maju. Yang terpenting dalam hal ini adalah keselamatan kapal dapat dipenuhi”.

Lebih jauh, Dirjen Hubla mengingatkan, dengan perubahan bentuk tersebut, tidak dengan otomatis kapal pelra bisa menjadi anggota INSA. Penyebabnya, di antara kedua asosiasi tersebut memiliki pangsa pasar yang berbeda. Apabila kapal-kapal anggota INSA lebih banyak menghubungkan pelabuhan-pelabuhan di wilayah-wilayah berkembang, sementara kapal-kapal pelra yang tergabung di asosiasi perusahaan pelayaran rakyat mempunyai pangsa pasar ke daerah terpencil dengan infrastruktur pelabuhan yang lebih sederhana. Dalam hal demikian, Ditjen Hubla yang merupakan institusi teknis Kementerian Perhubungan akan memberikan keringanan kebijakan kepada pelra, namun tidak mungkin ikut campur dalam kebijakan yang dikeluarkan oleh kementerian lain sebagai regulasi yang terkait dengan kepentingan industri pembangunan kapal-kapal tradisional.

Sementara itu, Direktur Lalu Lintas Laut (Dirlala) Ditjen Hubla Harry Budiarto Soewarto mengatakan bahwa saat

Ilustrasi pelayaran rakyat ▼



ini kayu ulin yang merupakan bahan dasar pembangunan kapal-kapal pelra memang sangat terbatas. Padahal selain untuk bahan dasar pembangunan kapal, jenis kayu ini juga dibutuhkan untuk industri lain. Bertolak dari fenomena tersebut, maka Kemenhub akan mencari solusi terkait kemungkinan pemberdayaan bahan baku lain untuk industri pembangunan kapal-kapal pelra.

## Mencari Alternatif

“Bukan maksud pemerintah melarang penggunaan kayu ulin untuk bahan pembangunan kapal pelra. Tetapi karena jenis kayu itu juga sangat dibutuhkan untuk keperluan lain, maka harus ada solusi untuk itu. Kami telah melibatkan perguruan tinggi untuk melakukan kajian konstruksi pembangunan kapal-kapal pelra, agar tidak hanya tergantung pada penggunaan kayu ulin. Memang sejauh ini kayu ulin merupakan kebutuhan dasar kapal-kapal pelra. Tetapi sejalan dengan perkembangan teknologi, bukan tak mungkin bahan dasar pembuatannya dikembangkan secara inovatif, dengan menggunakan bahan dasar lainnya” ujar Harry pula.

Lebih jauh, Dirlala juga mengatakan apabila diteruskan penggunaan kayu ulin untuk membangun kapal-kapal pelra, bisa saja timbul penilaian bahwa industri ini berpotensi merusak hutan dan lingkungan. Karenanya perlu dicari solusi, untuk tetap memakai konsep tradisional seperti yang banyak dilakukan di negeri-negeri maju, membangun kapal-kapal tiang tinggi yang berbahan dasar fiber tetapi dilengkapi dengan layar. Karena di banyak negara maju sudah tak diperlukan kapal-kapal pelra, maka kemudian jenis kapal tiang tinggi (*tallship* dan *mini cruises*) bermetamorfosis menjadi kapal pesiar seperti yang banyak terlihat pada acara *Sail Komodo*, *Sail Raja Ampat*, dll.

Dalam rangka menghadapi kesulitan pengadaan bahan dasar pembuatan kapal pelra, pakar hukum laut Chandra Motik bersama DPP Pelra Dewan Kelautan Indonesia (Dekin) pernah berkoordinasi mengusulkan ke pemerintah, meminta lahan atau hutan khusus untuk menanam kayu ulin untuk pengadaan bahan dasar pembangunan pelra. Dengan demikian, ke depan tidak lagi akan terjadi kelangkaan kayu ulin. Pada kesempatan terpisah, Chandra Motik mengatakan posisi anggota pelra saat ini cukup dilematis. Di satu sisi, sesuai tradisi yang sudah berlaku ratusan tahun mereka harus tetap memakai kayu ulin untuk membangun kapal. Namun di sisi lain, berkembang wacana untuk menggunakan bahan dasar lain termasuk material non kayu.

“Kalau harus beralih ke penggunaan bahan dasar non kayu, lalu apa bedanya antara pelra dengan INSA? Pelra itu kapal tradisional, oleh karena itu memerlukan kayu sebagai bahan dasar yang harus dilestarikan. Masalah lain yang lebih mendasar adalah, selain mencari solusi pengadaan bahan dasar pembuatan kapal pelra, hendaknya pemerintah juga harus melibatkan pelra dalam berbagai program transportasi laut, agar jangan sampai muncul anggapan bahwa pelra dalam kondisi mati segan hidup pun enggan” ujar Chandra Motik.

Dalam akhir keterangannya, Chandra Motik mengimbau pemerintah agar mewujudkan komitmen dalam bentuk kepedulian terhadap pelra. Caranya bisa berupa memberdayakan pelra sebagai mata rantai logistik nasional, bersama usaha pelayaran lainnya. Langkah seperti itu pernah dilaksanakan pada saat Jusuf Kalla menjabat sebagai Wakil Presiden di masa sebelum era Jokowi-JK, yaitu dengan memberikan sebagian pangsa angkutan berupa komoditas milik BUMN kepada pelra. Bila kebijakan ini diberlakukan kembali, diharapkan akan menjadi “darah segar” penyambung nyawa usaha pelayaran rakyat. (Nilam)

Ilustrasi pelayaran rakyat ▼





Patung Suroboyo. ▲

**M**enjelang pemilihan legislatif (pileg) menjelang akhir tahun 2014 yang disusul pemilihan presiden (pilpres), para pelaku bisnis sempat dibayangi kekhawatiran kemungkinan akan terjadinya gonjang-ganjing politik berkepanjangan. Ternyata prediksi itu tak terbukti. Meskipun sempat terjadi profit taking di pasar bursa, namun hal itu segera dapat teredam.

Kesimpulannya: realisasi investasi di Indonesia telah berlangsung tanpa guncangan. Hal tersebut terbukti bahwa hingga Triwulan III tahun 2014, telah terealisasi penanaman modal yang mencapai besaran Rp.119,9 triliun.

"Capaian ini merupakan rekor investasi triwulanan tertinggi sepanjang sejarah investasi di Indonesia. Realisasi investasi itu merupakan akumulasi penanaman modal dalam negeri sebesar Rp.41,6 triliun, atau meningkat 24% dibanding periode yang sama tahun sebelumnya. Sedang penanaman modal asing (PMA) sebesar Rp.78,3 triliun atau terjadi kenaikan 16,9% dibanding tahun 2013" ungkap

# Jawa Timur

## Pilihan Relokasi Industri

Jatim merupakan daerah paling diminati investor domestik, karena selain serapan pasarnya cukup besar, kondisi sosialnya juga cukup stabil

Kepala Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) Mahendra Siregar.

### Rebut Peringkat

Kemungkinan, disebabkan terkatrol oleh realisasi penanaman modal nasional, kendati pada Triwulan I tahun 2014, realisasi investasi di Provinsi Jawa Timur sempat di"salip" oleh Daerah Khusus Ibukota (DKI) Jakarta, tetapi untuk Triwulan II dan III hingga bulan September 2014 lalu, Jatim kembali mengambil alih peringkat pertama. Seperti dikatakan oleh Deputy Bidang Pengawasan & Pelaksanaan Penanaman Modal (Dep. BP3M) BKPM Azwar Lubis: "Sepanjang Triwulan ke III 2014 realisasi investasi di Jatim menyerap Rp.11,4 triliun atau setara dengan 27,5% total penanaman modal dalam negeri, yang tercatat Rp.41,57 triliun. Investasi di Jatim ini, meliputi 96 proyek".

Menurut data BKPM, posisi kedua untuk Triwulan ke-3 tahun 2014 ditempati oleh Kalimantan Timur dengan nilai investasi Rp.4,48 miliar untuk 15 proyek, disusul Sumatera Selatan dengan realisasi investasi senilai Rp.3,37 triliun untuk 9 proyek, kemudian Jawa Barat sebesar Rp.3,30 triliun dengan 68 proyek, disusul Lampung sebesar Rp.3,12 triliun dengan 5 proyek, kemudian Jawa Tengah Rp.2,53 triliun untuk 42 proyek dan DKI Jakarta Rp.2,20 triliun untuk 48 proyek.

Selanjutnya, Azwar Lubis menjelaskan bahwa Jatim

merupakan daerah yang paling diminati oleh para investor dalam negeri. Menurut penilaian para investor, daerah ini selain mempunyai serapan pasar yang cukup besar, Jatim juga merupakan gerbang bagi pasar di Kawasan Timur Indonesia (KTI). Di samping iklim investasi di provinsi ini yang cukup mendukung, juga terdapat keunggulan lainnya karena Jatim memiliki infrastruktur yang relatif cukup baik. Berdasar berbagai keunggulan tersebut, maka sejak tahun 2012 Jatim terdaftar di BKPM sebagai *regional campion*.

### Lebih Nyaman

Dalam pada itu, menurut analisis Wakil Ketua Komite Ekonomi Nasional (KEN) Raden Pardede daya saing investasi Jatim bersama Jawa Tengah (Jateng) dalam penilaian investor domestik memang cukup bagus dibanding dengan daerah-daerah lain. Menurutnya, kendati pasar di Jatim dan Jateng tidak sebesar bila dibanding dengan Jakarta dan sekitarnya, tetapi dua wilayah tersebut cukup prospektif, utamanya bagi investor yang bergerak di segmen padat karya.

Ujar Pardede "Hal itu didasari pada kenyataan bahwa selain upah di Jatim dan Jateng tak setinggi Jakarta dan sekitarnya, umumnya pekerja di proyek-proyek penanaman modal domestik di kedua provinsi tersebut tak terlalu sering ribut-ribut seperti yang dilakukan rekan-rekan mereka di Jakarta, Jabar dan Banten. Kondisi seperti ini tentu membuat para

Ilustrasi industri besar. ►

investor dapat merasa lebih nyaman” ujar Pardede.

Dalam kesempatan terpisah, Ketua Umum Asosiasi Pengusaha Indonesia (Apindo) Sofyan Wanandi mengakui, selain investasi baru, sejak tahun 2013 muncul fenomena bahwa Jatim dan Jateng menjadi incaran investor yang ingin merelokasi kegiatan usaha mereka dari kawasan Jakarta dan sekitarnya, dengan alasan upah di Jakarta terlalu tinggi.

Apabila dicermati secara sektoral, investasi domestik Triwulan III tahun 2014 paling banyak masuk ke sektor listrik, gas, dan air yang mencapai nilai investasi Rp.5,57 triliun dengan 21 proyek. Disusul sektor industri kimia dan farmasi dengan investasi yang juga mencapai Rp.5,57 triliun dengan 32 proyek. Peringkat selanjutnya, ditempati sektor properti (perumahan, kawasan industri dan perkantoran) Rp.5,02 triliun dengan 21 proyek, disusul sektor transportasi, perdagangan dan telekomunikasi senilai Rp.4,87 triliun dengan jumlah proyek 24.

## Ekspansi Ke Jombang

Derasnya investasi yang masuk ke Provinsi Jawa Timur, menimbulkan akibat kian dengan makin dibutuhkannya areal di “ring-1”, untuk mendirikan pabrik, pergudangan dan kegiatan industri lainnya. Hal tersebut memicu terjadinya *rush* di kalangan pengusaha properti lokal untuk mencari lahan alternatif di luar kota/kabupaten Surabaya, Gresik dan Surabaya bagi pengembangan usahanya.

Maka dalam posisinya yang berada pada kawasan penyangga industri *ring-2* yang menerapkan Upah Minimum Kabupaten (UMK) tak terlalu tinggi, Jombang mulai dilirik oleh sementara investor baru, maupun mereka yang melakukan relokasi pabrik ke Provinsi Jawa Timur. Guna mengantisipasi fenomena tersebut, pimpinan Kawasan Industri *Ngoro Industrial Park* (NIP) menetapkan akan segera melakukan ekspansi usaha ke wilayah yang tidak terlalu jauh dengan pusat-pusat industri di Surabaya, Gresik, Sidoarjo dan Pasuruan.

Di empat wilayah yang masuk pada *ring-1* industri Jatim tersebut, telah terdapat beberapa Kawasan Industri Terpadu: *Surabaya Industrial Estate Rungkut* (SIER), *Kawasan Industri Manyar* (KIM) Gresik, Kawasan Industri Tanggulangin/Porong, Sidoarjo dan *Pasuruan Industrial Estate Rembang* (PIER), sedangkan di pebatasan Mojokerto-Sidoarjo terdapat NIP.

“Tekait dengan segera akan ditetapkannya kebijakan upah minimum provinsi, diprediksi dalam waktu dekat ini akan terjadi relokasi pabrik-pabrik besar utamanya yang berasal dari sekitar DKI Jakarta-Banten dan Jawa Barat, ke provinsi lain. Di antara yang menjadi pilihan para investor kelas premium adalah Provinsi Jawa Timur. Bertolak dari kondisi itu, kami akan segera melakukan ekspansi pembangunan kawasan industri ke Jombang. Pilihan itu berdasar potensi wilayah Jombang yang cukup prospektif. Selain besaran UKM yang relatif tidak terlalu tinggi, kabupaten ini juga akan segera memiliki akses langsung

dengan jalan bebas hambatan Surabaya-Mojokerto-Kertosono yang merupakan bagian dari jalan tol Trans Jawa” jelas Direktur NIP Wihardi Hosen, se usai meninjau lokasi lahan bersama awak media, awal Nopember lalu.

Lebih jauh Hosen menjelaskan bahwa pihaknya telah mendapatkan hak pengelolaan lahan yang terletak di Kabupaten Jombang seluas 400 hektar. Guna membebaskan lahan, NIP telah menyiapkan investasi sekitar Rp.500 miliar. Disebutkan pula, bahwa ekspansi di Kawasan Industri Ngoro saat ini, mayoritas terdiri dari 70% PMA asal Jepang, Korea Selatan, Thailand dan beberapa negara Eropa, sedang 30% sisanya terdiri dari PMDN. Salah satu investor asing yang terakhir masuk ke NIP adalah PT Yakult Indonesia Persada (YIP), produsen minuman kesehatan yang merupakan penanaman modal berasal dari Jepang.

“Pabrik yang kami bangun di NIP, merupakan yang kedua di Indonesia setelah pabrik pertama yang kami bangun di Sukabumi. Kapasitas pabrik baru ini, untuk tahap awal akan memproduksi sekitar 1,2 juta botol per hari. Ini lebih kecil dibanding dari pabrik yang di Sukabumi, yang saat ini telah mampu memproduksi sekitar 3,63 juta botol per hari. Strategi kami alam membangun pabrik baru di Jatim ini adalah untuk memasok pasar Kawasan Timur Indonesia (KTI). Utamanya untuk pasar di Kalimantan dan Sulawesi, yang bila kami pasok langsung dari Sukabumi akan menimbulkan beban logistik yang cukup tinggi” jelas Direktur Keuangan YIP Indra Tjahjono.

Kota Jombang.





▲ Ilustrasi pertumbuhan Kota Surabaya.

## Memanfaatkan LNG

Dalam rangka mendukung tingginya laju industri di Jatim, saat ini mulai tumbuh iklim investasi dari para pelaku bisnis, yang mencari peluang menanam modal di sektor pendukung. Salah satunya adalah industri pemasok gas sebagai catu daya mesin-mesin industri. Seperti diketahui, Pemprov Jatim telah mengeluarkan imbauan kepada semua pelaku industri agar lebih banyak menggunakan mesin-mesin bercatu daya gas ataupun bahan bakar alternatif baru ataupun terbaru, dibanding dengan pemakaian Bahan Bakar Minyak (BBM) berbasis fosil, yang selain harganya kian mahal, juga berpotensi menimbulkan pencemaran lingkungan.

Dalam rangka memenuhi kebutuhan gas industri, beberapa waktu lalu bertempat di Wunut, Kabupaten Sidoarjo, PT Noortech Asia Engineering (NAE), mengucurkan investasi untuk pengolahan *liquified natural gas* (LNG, gas alam cair), yang hasil produknya akan dipasarkan ke seluruh Jawa Timur dan sekitarnya.

“Proyek kilang mikro LNG yang kami bangun di Wunut, merupakan yang pertama kali dibangun di Indonesia, dengan tujuan menampung gas

majemuk yang selama ini hanya terbuang atau diinjeksi kembali ke dalam sumur. Hal itu disebabkan volumenya yang masih sedikit dan belum dimanfaatkan secara komersial. Kapasitas maksimal kilang hanya sekitar 10 juta *mmscfd* (*millimeter*

*standard cubic foot per day*, standar kaki kubik perhari)” jelas Direktur PT NAE Dwi Murti Nurcahaya, di sela seminar “Peluang dan Pemanfaatan LNG Sebagai Energi Alternatif”, beberapa waktu yang lalu.

## Keunggulan LNG

Menurut Nurcahaya, saat ini manfaat LNG belum banyak diketahui oleh masyarakat, karena itu masih diperlukan sosialisasi secara lebih luas. Saat ini 95% LNG Indonesia justru hanya diekspor ke luar negeri, dengan pasar utama ke Jepang, Tiongkok dan Korea Selatan. Kebijakan ekspor ini, didasari pada pertimbangan bahwa harga jual LNG di dalam negeri sebanding dengan harga BBM bersubsidi. Padahal pemakaian LNG dinilai lebih lama karena samasekali tak diperlukan suplemen berupa air, yang tentunya tidak menimbulkan karat pada mesin. Di samping itu, juga sangat ramah lingkungan.

Lebih jauh Nurcahaya berharap, sebagai negara penghasil LNG terbesar keempat di dunia dengan sumber terbesar berasal dari instalasi pengeboran di Arun, Bontang, dan Tangguh dengan kapasitas sekitar 100 juta *mmscfd*, kedepan akan ada perbaikan infrastruktur agar LNG dapat dikonsumsi secara massif baik

untuk keperluan industri maupun transportasi.

“Apabila dibanding dengan BB nonsubsidi, efisiensi penggunaan LNG akan mencapai 30-40%. Dipandang dari sisi ini, terjadinya pencabutan subsidi BBM oleh pemerintah, diharapkan akan dapat berpotensi besar mendongkrak penjualan LNG. Kami targetkan pembangunan instalasi mikro LNG ini akan dapat dirampungkan pada kuartal pertama tahun 2015 mendatang. Proyek ini kami biayai dengan investasi sebesar US \$35 juta, dengan kapasitas produksi 5 juta *mmscfd*, setara dengan 20 megawatt. Bagi perusahaan yang ingin memanfaatkan LNG, biaya instalasi untuk converter cukup murah, yaitu hanya sekitar Rp.5 juta” jelas Direktur PT NAE.

Dalam kesempatan memberi penjelasan kepada awak media, Direktur Utama PT Bumi Tangguh Selaras (BTS) Faqih Suhada yang merupakan distributor utama gas mengatakan: LNG memiliki keuntungan dalam pendistribusiannya, karena mampu melalui transportasi darat jarak jauh tanpa tergantung pada pipanisasi.

Ujar Faqih: “Berbeda dengan *compressed natural gas* (CNG) yang mempunyai keterbatasan maksimal angkut hanya sampai jarak 77-100 kilometer saja. Perlu diketahui bahwa BTS selaku distributor akan membidik pasar lokal di Jawa Timur, serta pasar lintas daerah hingga ke Bali dan Semarang yang saat ini telah mengajukan permintaan pasokan. Namun kedepan, demi efisiensi angkutan, untuk permintaan dari daerah yang lebih jauh, akan kami bangun pengiriman lewat pipa”. (Nilam)



▲ Ilustrasi pembangunan pelabuhan.

# Turut Bantu Korban Longsor Banjarnegara

**P**elindo III ikut berduka atas musibah longsor yang menimpa warga Dusun Jemblung, Desa Sampang, Kecamatan Karang Kobar, Kabupaten Banjarnegara, Jawa Tengah. Sebagai upaya meringankan beban para korban, Pelindo III melalui Cabang Pelabuhan Tanjung Intan dan Cabang Tanjung Emas menyalurkan bantuan kepada korban tanah longsor di Banjarnegara, Jawa Tengah.

Manager SDM, Umum, dan Kesisteman Pelindo Cabang Tanjung Intan Tukul secara simbolis kepada Kepala Bagian Kesejahteraan Rakyat Setda Banjarnegara pada pertengahan Desember lalu yang nantinya akan diserahkan kepada para korban longsor Banjarnegara. Sebelumnya pihak manajemen Pelindo Tanjung Intan telah berkunjung ke lokasi posko pengungsian bencana longsor Banjarnegara untuk melakukan survey lokasi dan mendata kebutuhan yang diperlukan para korban tanah longsor. "Total bantuan yang diberikan sejumlah Rp. 86,5 juta dalam bentuk barang dan bahan kebutuhan pokok yaitu berupa beras 5000 kg, minyak goreng 1000 liter, gula pasir 100 kg, susu kental manis 1000 kaleng, pasta gigi 1000 tube, sabun mandi 1000 biji, selimut 500 lembar," kata Tukul saat memberikan bantuan.

Lebih lanjut Tukul mengatakan, bantuan peduli kemanusiaan seperti ini bukan yang pertama kalinya dilakukan oleh Pelindo III. Karena setiap bencana melanda, melalui program Corporate Social Responsibility (CSR), Pelindo III selalu memberikan bantuan terhadap korban bencana di seluruh Indonesia. Diharapkan bantuan ini dapat memberikan manfaat yang besar bagi korban, serta mampu meringankan beban mereka. Manajemen Pelindo III menyampaikan rasa duka yang mendalam dan mendoakan agar para korban yang meninggal diterima di sisi Tuhan dan bagi keluarga yang ditinggalkan diberi kekuatan. Pelindo III akan terus berkomitmen untuk terus menjalankan program-program kepedulian sosial, tandas Tukul.

Sementara, Kabag Kesra Setda Banjarnegara Wahyono mengucapkan terima kasih yang tak terhingga karena Pelindo III mau turut serta dalam membantu korban bencana alam. "Hal ini dapat dijadikan panutan kepada perusahaan lain untuk menyisihkan sebagian keuntungannya dalam memberikan bantuan kepada yang membutuhkan, khususnya korban tanah longsor di Banjarnegara," kata Wahyono.

## Komunitas Tanjung Emas Peduli

Bertempat di lobi Kantor Pelabuhan Tanjung Emas Semarang pertengahan Desember lalu diadakan pelepasan tim bantuan sosial untuk korban bencana di Banjarnegara. Tepat pukul 08.30 tim dari elemen Pelindo III Cabang Tanjung Emas, Terminal Petikemas Semarang (TPKS), Badan SAR, dan KSOP berangkat menuju lokasi bencana di Desa Jemblung, Banjarnegara.



▲ Bantuan Pelindo III Cab. Tanjung Intan.

Iring-iringan 3 buah mobil dan satu buah truk diberangkatkan membawa sejumlah bantuan, diantaranya sembako berupa beras 1.175 kg, mie instan 96 dus, minyak goreng 48 dus, gula pasir, teh, kopi. Selain itu selimut, pakaian, dan perlengkapan bayi serta anak juga diberikan kepada para korban bencana. Bantuan tersebut berasal dari KSOP Tanjung Emas, Distrik Navigasi, DPC Insa, DPC APBMI, Pelindo III Cabang Tanjung Emas, TPKS.

Hadir dalam acara pelepasan tersebut, General Manager Pelindo III Cabang Tanjung Emas Tri Suhardi dan General Manager TPKS Iwan Sabatini mendampingi Kepala KSOP. Sebelum tim diberangkatkan ke lokasi bencana, Kepala KSOP Carolus Sengadji memberikan pengarahan agar tim berhati-hati selama perjalanan dan harus mengutamakan keselamatan disertai harapan agar bantuan yang disumbangkan bermanfaat bagi korban bencana. (Manyar)

▼ TKP musibah tanah longsor Banjarnegara.



# Sumbangsih Pelindo III Untuk Negeri



▲ Sekretaris Perusahaan Pelindo III Yon Irawan (kanan) menyerahkan Dana PKBL.



▲ Foto bersama para penerima dana hibah.

Sebagai salah satu perusahaan BUMN terbesar di Indonesia, Pelindo III memiliki dua tanggung jawab besar. Pertama untuk meningkatkan profit dalam rangka meningkatkan kesejahteraan negara, sedangkan yang kedua adalah melaksanakan tanggung jawab sosial dan lingkungan. Peran dan tanggung jawab sosial Pelindo III dilaksanakan salah satunya melalui Program Kemitraan dan Bina Lingkungan (PKBL). PKBL dilaksanakan dengan dasar Undang-undang Nomor 19 Tahun 2003 tentang BUMN dan Peraturan Menteri BUMN Nomor Per-05/MBU/2007 yang menyatakan BUMN tak hanya mengejar keuntungan, tapi juga turut aktif memberi bimbingan dan bantuan kepada pengusaha golongan ekonomi lemah. Program Kemitraan yang bertujuan meningkatkan kemampuan usaha kecil agar tangguh, mandiri, dan profesional diharapkan dapat meningkatkan kondisi ekonomi masyarakat. Sementara Bina Lingkungan bertujuan meningkatkan kualitas hidup masyarakat Indonesia melalui pengembangan sarana dan prasarana umum.

Dana PKBL berasal dari penyesisihan sebagian laba BUMN, masing-masing maksimal 2 persen dari laba bersih perusahaan BUMN. Dalam pertanggungjawabannya, BUMN melakukan pembukuan terpisah atas implementasi PKBL ini yang disampaikan secara berkala, triwulanan dan tahunan setelah diaudit oleh auditor independen. Tahun ini merupakan tahap II bantuan dana bina lingkungan Pelabuhan Indonesia III, dengan total 196 objek bantuan dengan konsentrasi penyaluran dana hibah untuk pembangunan sarana dan prasarana tempat peribadatan, pendidikan dan fasilitas umum. Penyaluran dana tahap II tersebut sebagai dana hibah, sehingga tidak ada kewajiban bagi penerima untuk mengembalikannya. Penyaluran dana sebesar Rp.3,3 Miliar tersebut dibagi menjadi tiga tempat penyelenggaraan yaitu Kantor Pusat, Pelindo III Cabang Probolinggo, dan Pelindo III Cabang Gresik.

## Probolinggo dan Sekitarnya

Penyelenggaraan diawali di kantor Pelindo III Cabang Probolinggo. Acara yang dihadiri oleh 17 objek bantuan

tersebut terbagi dalam 3 wilayah yaitu Probolinggo, Jember dan Situbondo dengan nilai total dana hibah sebesar Rp.210 Juta. Salah satu hal yang menarik dalam acara tersebut, bagaimana Yon Irawan memperkenalkan Pelindo III dari keterlibatan perusahaan dalam perkembangan Indonesia sebagai poros maritime dunia hingga segala bentuk dukungan PT Pelindo III dalam operasi bisnis pemerintah sekaligus memberikan multiplier effect bagi peningkatan kesejahteraan masyarakat. Petumbuhan ekonomi Indonesia yang sedang berkembang di atas pertumbuhan ekonomi dunia, diibaratkan, “bila dunia hanya meninggalkan Indonesia, Indonesia masih bisa menghidupi dirinya sendiri”, ucap Yon.

Berbeda dengan penyelenggaraan di PT Pelindo III Cabang Gresik, acara yang di konsep secara meriah tersebut, dihadiri oleh Bupati dan Wakil Bupati Kabupaten Gresik, DR. Ir. H. Sambari Halim Radianto, ST., M.Si dan Drs. H. Moh Qosim, M.Si yang dalam sambutannya mengucapkan terima kasih atas wujud kepedulian PT Pelindo III terhadap masyarakat Gresik, Bojonegoro, Tuban dan Lamongan khususnya. Dalam kesempatan tersebut beliau juga menyampaikan masih banyak wilayah Gresik yang perlu mendapat bantuan terutama dalam penyediaan motor Tossa sebanyak 44 unit sebagai saran kebersihan. Penyaluran dana hibah program bina lingkungan rutin dilaksanakan sebanyak 2 (dua) kali dalam setahun yang biasanya diselenggarakan di Kantor Pusat PT Pelindo 3 Surabaya. Nilai total Dana Lingkungan Tahap II Tahun Buku 2014 ke wilayah Jawa Timur sebesar Rp. 3,3 Miliar. Pemberian dana hibah ini dilakukan melalui survey langsung ke lokasi untuk melihat kebenaran calon objek bantuan serta untuk mengetahui jumlah dana yang dibutuhkan.

## Operasi Bibir Sumbing

Pelindo III Cabang Banjarmasin bekerja sama dengan RS Primasatya Husada Citra (PHC) Surabaya menggelar Bakti Sosial Operasi Bibir Sumbing dan Langit-langit Gratis untuk anak-anak penderita bibir sumbing pada pertengahan Desember lalu. Kegiatan yang diselenggarakan di RS Dr. Suharsono, Terminal Petikemas Trisakti (TPT), Banjarmasin ini merupakan salah satu bentuk Corporate Social Responsibility (CSR) PT Pelindo III Cabang Banjarmasin kepada masyarakat.

Hadir pada kesempatan itu Ass. I Pemkot Banjarmasin Hamli Karsani, Korem Antasari 101 Mayor TNI I Made Putra, Kepala RS Dr. Soeharsono (TPT) Letkol TNI dr. Fredrik P.D., Ketua Tim Operasi Bibir Sumbing dari RS



▲ Bupati Gresik Sambari Halim (kiri depan) hadir menyerahkan bantuan.



▲ Foto bersama.



PHC Surabaya dr. Agus, Ketua BCSR Banjarmasin Alfian Anwari, Tim Dokter dari Fakultas Kedokteran Gigi Universitas Airlangga serta Ketua Forum Wartawan Pelabuhan Herry Murdi.

Dalam sambutannya, Hengki Jajang Herasmana selaku General Manager Pelindo III Cabang Banjarmasin mengatakan bahwa kegiatan ini merupakan wujud kepedulian Pelindo kepada masyarakat melihat saat ini kasus kelainan bibir sumbing dan langit-langit mulut di Indonesia meningkat setiap tahunnya dan sebagian besar penderitanya berasal dari kalangan yang kurang mampu.

Hengki menambahkan, kegiatan ini merupakan yang pertama kalinya dilaksanakan Pelindo III dengan harapan dapat berbagi kebahagiaan kepada anak-anak yang menderita kelainan bibir sumbing dan langit-langit bisa tersenyum bahagia. "Dengan adanya pelaksanaan operasi bibir sumbing dan langit-langit diharapkan dapat meningkatkan pemahaman masyarakat akan faktor penyebab bibir sumbing," ujarnya sembari mendengarkan penjelasan drg. Ahmad Hariadi dari Fakultas Kedokteran Gigi Universitas Airlangga.

Syafruddin Saputra yang merupakan perwakilan dari orang tua pasien operasi bibir sumbing dan langit-langit dari Kuala Kapuas dalam sambutannya mengucapkan, "Terima kasih banyak kepada semua pihak yang telah membantu anak saya untuk menjalani operasi bibir sumbing ini. Saya selaku orang tua sangat senang sekali bisa melihat senyum bahagia anak saya

nantinya karena mendapatkan kehidupan baru dan dapat normal seperti anak-anak seusianya." Ia juga berharap kegiatan ini tidak berlangsung hanya sekali ini saja, tapi dapat menjadi agenda rutin karena masih banyak anak-anak yang memerlukan bantuan seperti ini karena tidak memiliki biaya.

dr. Agus menjelaskan, ada sejumlah hal yang menjadi penyebab bibir sumbing. Di antaranya ialah faktor genetik (keturunan). "Sebanyak 15 persen pasien saya yang mengalami bibir sumbing karena faktor keturunan ini,"

katanya. Selanjutnya, penyebab bibir

sumbing yaitu karena faktor makanan yang tidak terkontrol sewaktu hamil. Ada juga karena faktor obat-obatan yang tidak boleh dikonsumsi sewaktu hamil dan sebagainya. dr. Agus juga menambahkan kegiatan operasi kali ini menargetkan pasien anak-anak karena bibir sumbing akan mempengaruhi dalam kehidupannya di masa mendatang. Misalnya seperti kesulitan bicara, berpikir, dan proses belajar yang lambat. Oleh karena itu, dengan adanya kegiatan ini diharapkan akan membantu masa depan penderita bibir sumbing sebagai generasi penerus bangsa.

Para penderita bibir sumbing yang dipilih untuk operasi gratis tersebut berasal dari masyarakat kurang mampu, melalui proses pendaftaran setelah memenuhi persyaratan yang ditentukan. Persyaratannya yaitu keadaan bibir sumbing atau sumbing langit-langit mulut. Juga ada persyaratan khusus, anak berusia minimal 3 bulan dengan berat badan lebih dari 5 kilogram.

Peserta operasi bibir sumbing tidak dibatasi hanya dari wilayah Kalimantan Selatan, ada dari Kuala Kapuas, Satui. Bahkan ada satu orang pasien yang datang dari Tarakan, Kalimantan Timur yang secara sukarela datang ke Banjarmasin untuk mendapatkan bantuan operasi bibir sumbing gratis dengan alasan bila melakukan operasi dengan biaya sendiri sangat mahal.

Selain melakukan kegiatan bakti sosial operasi bibir sumbing dan langit-langit gratis, PT Pelindo III juga akan mengadakan pemeriksaan kesehatan gratis dan akan membagikan kacamata gratis kepada legiun veteran Kalsel pada tanggal 24 Desember 2014 nanti. (Kalimas2)

# Pelindo Daya Sejahtera Peduli Siswa Berprestasi



▲ Direktur Utama PT PDS Gugus Wijonarko secara simbolis memberikan beasiswa.

**PT** Pelindo Daya Sejahtera (PDS) anak perusahaan termuda Pelindo III pada tanggal pertengahan Desember 2014, menggelar acara pemberian beasiswa kepada anak karyawan PT Pelindo Daya Sejahtera.

Pemberian beasiswa tersebut sebagai wujud kepedulian dan perhatian perusahaan terhadap anak pegawai PDS yang memiliki prestasi. Kegiatan tersebut dihadiri oleh Direksi PT PDS dan Pimpinan Bank Syariah Mandiri Kantor Cabang Pembantu Pasar Atom (BSM) serta perwakilan dari anak serta karyawan PT PDS.

Kegiatan tersebut merupakan bagian dari kerjasama antara PT PDS dengan BSM KCP Pasar Atom. Pemberian program beasiswa ini merupakan program yang telah rutin rutin diselenggarakan BSM kepada mitra kerja, dan pada kesempatan tersebut adalah yang pertama kali diberikan kepada PDS.

Total bantuan beasiswa yang diberikan kepada PDS sebesar lima belas juta rupiah yang selanjutnya didistribusikan kepada sepuluh orang anak putra/putri karyawan PDS yang berprestasi.

Dana yang disalurkan dalam program beasiswa ini berasal dari dana yang terkumpul dari program pengumpulan zakat, infaq dan shodaqoh yang diadakan oleh Lembaga Amil Zakat Nasional Bangun Sejahtera Mitra Umat (LAZNAS BSM) dan disalurkan melalui kerjasama dengan Bank Syariah Mandiri Kantor Cabang Pembantu Pasar Atom.

telah mengelola 1.414 orang karyawan outsourcing dan tersebar di 7 (tujuh) propinsi – 17 (tujuh belas) kota di lingkungan wilayah kerja PT Pelabuhan Indonesia III (Persero).

Gugus Wijonarko mengatakan bahwa dengan adanya program bantuan beasiswa tersebut diharapkan dapat memberikan motivasi kepada anak-anak karyawan PDS yang berprestasi.

“Manajemen PDS berharap ini dapat menjadi sebuah langkah awal yang baik sebagai bentuk kepedulian kepada kesejahteraan karyawan dan keluarganya, sekaligus sebagai bentuk motivasi kepada karyawan dalam memacu prestasi anak mereka dan kinerja para karyawan”, ujar Gugus.

“Manajemen BSM berharap agar kerjasama yang selama ini terjalin dengan PT PDS dapat tetap terjalin baik dan dapat lebih meningkat lagi” tambah Aju Widya Ilunsari.

“Sejalan dengan harapan dari manajemen BSM tersebut, Kedepan manajemen PDS berharap agar tindak lanjut dari kerjasama yang terjalin juga dapat lebih ditingkatkan seperti pemberian bantuan beasiswa yang dilakukan pada kesempatan ini, setidaknya agar PDS mendapatkan jatah bantuan beasiswa lebih banyak, sehingga dapat diberikan dengan jangkauan secara lebih luas kepada anak-anak karyawan yang berprestasi”, pungkas Gugus. (Manyar)

PT Terminal Teluk Lamong dan Bank Indonesia ▶  
menanam 11 ribu bibit mangrove.

# Segar Hijau Mangrove di Teluk Lamong

L embut suasana pagi yang cerah di akhir Desember terasa di kawasan Teluk Lamong. Perairan di barat Kota Surabaya itu berarus tenang, tampak kontras dengan jembatan kokoh yang membelahnya. Burung kuntul cina (*Egretta eulophotes*) beterbangan mengitari tetumbuhan mangrove di kawasan pelabuhan modern Terminal Teluk Lamong.

Pagi itu, Pelindo III melalui anak perusahaannya PT Terminal Teluk Lamong semakin menunjukkan komitmennya sebagai terminal ramah lingkungan pertama di Indonesia. kawasan Terminal Teluk Lamong semakin menghijau dengan ditanamnya 11.000 bibit mangrove di lingkungan sekitarnya.

"Teluk Lamong sebagai terminal petikemas dan curah kering pertama di Indonesia dengan konsep *go green* berperan aktif untuk melestarikan alam sebagai peninggalan bagi anak cucu kita," ujar Agung Kresno Sarwono, Direktur Operasional dan Teknik PT Terminal Teluk Lamong dalam sambutannya. Pelestarian alam sangat penting, agar bumi terjaga dengan baik, lingkungan hidup kita sehat, sehingga alam dapat

memberi manfaat, imbuhnya.

Pada kegiatan yang bertema Menjaga dan Melestarikan Ekosistem Mangrove dengan Penanaman 11.000 Bibit Mangrove di Pantai Utara Surabaya ini, PT Terminal Teluk Lamong mengajak serta nelayan dan warga sekitar dari tiga kelurahan, yakni Tambak Osowilangun, Romokalisari, dan Tambak Sarioso. Mereka dilibatkan untuk bekerja sama dengan sejumlah pihak seperti Bank Indonesia, Dinas Pertanian Kota Surabaya, Badan Lingkungan Hidup Kota Surabaya, Komunitas Indonesia Writing and Education Center (IWECE), Komunitas Nol Sampah, mahasiswa lingkungan ITS, dan Muspika Kecamatan Benowo.

"Penanaman mangrove merupakan salah satu program sosial yang dilakukan oleh BI dan Terminal Teluk Lamong untuk menjaga ekosistem lingkungan dan dunia. BI memilih Teluk Lamong sebagai mitra lingkungan karena konsep *go green* yang diusung," jelas Deputy Kepala Perwakilan Bank Indonesia Provinsi Jawa Timur Sukowardo. Pada kesempatan tersebut, ia juga menceritakan bahwa kabar tentang adanya Terminal Teluk Lamong

dengan berbagai teknologi kepelabuhanan yang mutakhir dan ramah lingkungan telah menjadi icon baru Jawa Timur dan bahkan Indonesia.

Pegiat lingkungan dari Komunitas Nol Sampah, Wawan, menjelaskan bahwa mangrove sangat cocok tumbuh di lingkungan Teluk Lamong yang berada di pantai utara Surabaya. "Keistimewaan pantai utara ialah dapat ditanami lebih banyak jenis mangrove daripada pantai timur", ungkapnya.

Dalam paparannya, Wawan menjelaskan bahwa 70 persen suplai ekosistem laut berasal dari hutan mangrove karena menjadi tempat ikan mencari makanan dan melindungi diri dari predator. "Kalau hutan mangrove-nya tebal dipastikan ikan akan lebih banyak," kata aktivis yang biasa dipanggil Wawan Sam tersebut. Ia juga menambahkan bahwa mangrove memiliki banyak manfaat jika ditanam di area pelabuhan. "Kemampuan mangrove di area air asin adalah dapat menarik air laut dan membuang garamnya, sehingga garam dalam mangrove dapat dimanfaatkan," jelasnya lagi.

Acara tersebut juga dihadiri oleh Hanun, pemerhati lingkungan cilik berusia 11 tahun yang memaparkan tentang pentingnya mangrove di depan semua hadirin dalam bahasa Inggris. Putri pendiri IWEC tersebut menjelaskan bahwa populasi mangrove di Indonesia sudah mulai berkurang dan dibutuhkan banyak orang yang peduli terhadap lingkungan untuk menghidupkan kembali mangrove dan menghijaukan dunia. *"The mangrove population in East Java is decreasing and I believe mangrove as the lungs of the world can make a better living for us",* tuturnya.

Puncak dari kegiatan ini yaitu penanaman mangrove bersama di satu sisi kawasan PT Terminal Teluk Lamong seluas 3 hektar. Penanaman dilakukan oleh seluruh peserta bersama pegawai PT Terminal Teluk Lamong dan direksinya. Termasuk Direktur Operasional dan Teknik Teluk Lamong Agung Kresno yang menceburkan diri ke dalam lumpur bersama para nelayan berjibaku menanam bibit-bibit mangrove.

Melalui kegiatan ini diharapkan dapat meningkatkan kesadaran dan pemahaman masyarakat tentang betapa pentingnya menjaga dan merawat kelestarian lingkungan. Selain itu juga menjadi awal yang baik bagi PT Terminal Teluk Lamong untuk terus membuktikan komitmennya sebagai terminal ramah lingkungan nomor satu di Indonesia. Go Green! (Lamong; Manyar)

Partisipan dan warga bersama ▶  
menanam bibit mangrove.



▼ Direktur Operasional dan Teknik PT TTL Agung Kresno Sarwono (kiri) bersama warga memikul keranjang mangrove.



◀ Direktur Keuangan dan Umum PT TTL Hariyana (kiri) menyerahkan bibit mangrove secara simbolis.



# Berawal dari Bolen Kini Beromzet 300 Juta

**K**isah Hapsari dimulai dari tahun 2009, bermula dari hobi ketika Muri Utami memulai usahanya membuka usaha kecil-kecilan dengan memproduksi roti bolen. Referensi dari mulut ke mulut pun membuat pisang bolen khas Hapsari dengan cepat menjadi buah bibir di Kota Surabaya. Rasa pisang bolennya yang eksotik membuat penikmatnya ketagihan. Dari situlah lahir Hapsari yang berlokasi di Jl. Gadesin Madya 3 No.1, Surabaya," buka Muri Utami, sang pemilik dan pencetus ide lahirnya kue bolen Hapsari.

Gerai pertama di daerah Golden City menjadi bukti keseriusan Muri demi mewujudkan mimpinya menjadi pengusaha kue. Ia mengucurkan dana Rp. 50 juta sebagai modal awal untuk memulai bisnis kuenya. Perlahan tapi pasti, Hapsari mulai tumbuh. Memasuki 2010, bisnis Muri semakin agresif. Meski mengaku senang, ia tak memungkiri sedikit kewalahan karena banyak tawaran untuk terus membuka gerai di sejumlah tempat. Pelayanan yang prima dari para karyawan yang setia juga membuat gerai Hapsari padat pengunjung. Saat ini Hapsari mempunyai gerai yang tersebar di berbagai wilayah Kota Surabaya, seperti Pakuwon City Mall, Tunjungan Plaza, Delta Plaza, Royal, Cito.

Konsistensi produk yang dikedepankan oleh sang pemilik menjadi alasan mengapa pisang bolen merupakan produk andalan hingga saat ini. "Kami selalu menjaga ketat konsistensi rasa pada setiap produk kami. Itulah sebabnya pisang bolen kami tetap menjadi produk unggulan Inovasi yang dilakukan juga berkembang dengan membuat aneka makanan seperti siomay, otak-otak, choco roll, dan chese roll. Isi bolen ini adalah 4-6 biji per dus. Selain pisang bolen, ternyata Siomay juga menjadi salah satu produk yang paling diincar di Hapsari. Inovasi aneka ragam produk menjadi cara jitu Hapsari menunjukkan keeksistensinya. Ia

menambahkan, kesuksesan membangun bisnis kue tergantung pada kejelian melihat pasar dan pada pengembangan inovasi produk. Karena itu, ia selalu mencari eksperimen baru guna memperkaya citarasa dan jenis kuenya" ungkap Muri. Kini, setelah 4 tahun berdiri, usaha Muri semakin melaju pesat. Kerja kerasnya dibayar dengan hasil yang maksimal. Saat ini ia memiliki 5 gerai

yang tersebar di Kota Surabaya. Adapun kendala yaitu untuk biaya sewa satu gerai dibutuhkan dana 115 juta per tahun. Dari 5 gerai yang berada saat ini, omset Hapsari mencapai Rp 300 juta/bulan. Nilai yang tidak sedikit bagi usaha kue yang baru berlangsung kurang lebih 4 tahun ini. Dengan 18 orang pegawai, usaha ini juga membuka lahan pangan bagi para warga sekitar terutama tetangga – tetangga yang menggantungkan hidupnya dari Usaha bolen milik Ibu 3 orang anak ini. Istri dari Samsudin yang pernah menjabat di Pelindo III ini sedang menjajaki untuk membuka gerai di Bali dan beberapa tempat lain di Jakarta. Berbekal semangat, doa dan dukungan dari keluarga Muri berharap usaha bolennya semakin berkembang. Sehubungan dengan adanya Masyarakat Ekonomi ASEAN, sektor Koperasi dan Usaha Kecil Menengah tentu harus mengambil langkah-langkah strategis agar dapat menghadapi persaingan dengan negara ASEAN lainnya. Keunggulan produk dan kemampuan berinovasi mengembangkan ide usaha yang berkualitas menjadi syarat mutlak untuk dapat ikut bagian dalam geliat MEA nantinya.

Bagi Muri, kerja sama merupakan salah satu cara terbaik untuk membendung bisnis yang semakin melaju kencang. Kerja sama dengan program CSR Pelindo III melalui program mitra binaan tersebut menguntungkan kedua belah pihak, baik Hapsari maupun Pelindo III. Kerjasama yang sudah berlangsung tiga tahun ini, diakuinya sangat membantu perkembangan usaha kue miliknya. Program PKBL berbentuk pinjaman lunak dengan bunga yang sangat rendah bertujuan untuk dapat membantu pengembangan usaha bagi para pengusaha kecil. Dan semoga Pelindo III (Persero) dapat terus menjalankan usahanya, sehingga dapat terus memperoleh peningkatan laba, karena dengan laba tersebut Pelindo III dapat membantu pengembangan usaha bagi para pengusaha kecil melalui penyaluran pinjaman lunak tersebut.



▶ Booth pisang bolen Hapsari

# Wapres Kunjungi Terminal Teluk Lamong

**W**akil Presiden RI Jusuf Kalla, awal Januari lalu, mengawali kunjungannya di Terminal Teluk Lamong Surabaya. Wapres didampingi Wagub Jatim, hadir pula Menko Perekonomian Sofyan Djalil dan Menteri Pertanian Amran Sulaiman, ekonom dan pengusaha Tanri Abeng serta staf khusus wapres bidang ekonomi Tirta Hidayat.

Dalam kesempatan tersebut Direktur Pelindo III Djarwo Surjanto memaparkan soal kelebihan-kelebihan Terminal Teluk Lamong. Djarwo juga mengutarakan keluhannya antara lain sempitnya akses jalan menuju ke pelabuhan itu. "Seperti yang bapak ketahui, tadi akses jalannya menyempit lalu melebar, padahal banyak trailer yang melalui jalan tersebut," katanya.

Selain itu ia juga mengeluhkan soal jalan tol yang terletak tidak jauh dari pelabuhan, namun pintu keluar yang ada sangat tidak strategis.

JK nampak serius mendengarkan penjelasan yang diberikan oleh Djarwo Surjanto tentang tahapan pengujian peralatan dan fasilitas di Terminal Teluk Lamong tersebut.

Kalla juga mengajukan pertanyaan teknis atau memberikan komentar terkait fungsi dan mekanisme fasilitas dan pengelolaan. "Kalau yang itu apa ya?" tanya JK sambil menunjuk sejumlah peralatan angkat di area lapangan penumpukan/container yard di Terminal Teluk Lamong. Terminal Teluk Lamong sendiri pada 5 September lalu telah diresmikan soft openingnya oleh Presiden Susilo Bambang Yudhoyono lewat *video conference* di JCC, Jakarta.

Menurut Djarwo, peralatan di terminal tersebut masih dalam tahap pengujian (*commissioning dan testing*), sehingga sebelum benar-benar beroperasi penuh. Djarwo kembali menambahkan, kapasitas Terminal Teluk Lamong (ultimate) nantinya hingga 5 juta TEU's. Pada tahap sekarang ini kapasitasnya baru 1,5 juta TEU's peti kemas. Sedangkan kapasitas curah kering, Terminal Teluk Lamong akan nantinya mampu menampung hingga 20 juta ton.

Terkait dengan area lahan Terminal Teluk Lamong, Djarwo menyebutkan bahwa izin awal yang diberikan oleh Gubernur Jatim saat itu, Imam Utomo hanya memberikan izin seluas 50 hektar. "Namun saat ini Pakde Karwo (Gubernur Jatim) telah memberikan ijin pengembangannya Terminal Teluk Lamong serta area pendukungnya hingga seluas 380 ha," lanjutnya.

Pengembangan Terminal Teluk Lamong hingga tahap ultimate nantinya terdiri dari area terminal petikemas seluas 88 hektar, area curah kering seluas 26 hektar, area cargo konsolidasi dan distribusi seluas 145 hektar, area industri pendukung/curah kering seluas 36 hektar dan area industri lainnya seluas 65 hektar.

Wakil Gubernur Jatim Syafullah Jusuf ikut menambahkan, kelebihan dari terminal Teluk Lamong adalah lahannya tidak pakai pembebasan tanah karena hanya reklamasi saja. Kunjungan Wapres tersebut sebagai rangkaian kunjungan kerjanya ke Provinsi Jawa Timur. (Berlian)

▼ (Dari kanan)

Wakil Gubernur Jatim Saifullah Yusuf, Wakil Presiden RI Jusuf Kalla, Dirut Pelindo III Djarwo Surjanto, Menko Perekonomian Sofyan Djalil meninjau Terminal Teluk Lamong.





**B**adan Usaha Milik Negara (BUMN) Kepelabuhanan Pelindo III menjadi salah satu perusahaan terpercaya di Indonesia. Predikat itu diperoleh Pelindo III atas penerapan tata kelola perusahaan yang baik (Good Corporate Governance/GCG) dalam perspektif risiko di perusahaan. Sebelumnya, BUMN yang berpusat di Surabaya itu telah melalui serangkaian penilaian dan proses audit yang dilakukan oleh Majalah SWA dan Indonesia Institute for Corporate Governance (IICG). Atas penilaian dan proses audit tersebut, Pelindo III dianugerahi gelar "Trusted Company" oleh Majalah SWA dan IICG pada pertengahan Desember lalu di Jakarta.

Sekretaris Perusahaan Pelindo III Yon Irawan mengatakan predikat "Trusted Company" yang diterima Pelindo III menunjukkan bahwa perseroan memiliki komitmen yang tinggi dalam menerapkan GCG di dalam tubuh perusahaan. Sebagai salah satu BUMN yang cukup besar di Indonesia, Pelindo III telah memiliki strategi dalam memastikan risiko bisnis yang meliputi aspek struktural dan operasional. Bukan hanya itu, Pelindo III juga telah memiliki rumusan strategis dan kebijakan perusahaan dari tingkat korporasi, bisnis, hingga fungsional.

"Pada intinya adalah bagaimana perusahaan melakukan antisipasi terhadap segala risiko yang sewaktu-waktu bisa terjadi dan

## Pelindo III Jadi Perusahaan Terpercaya di Indonesia

menimpa Pelindo III. Mulai dari risiko yang kecil hingga risiko yang dapat mengancam keberadaan perusahaan ini," urainya. Yon mengaku penerapan GCG memang tidak mudah. Hal itu membutuhkan komitmen dan integritas dari semua pihak yang memiliki kepentingan dengan perusahaan, mulai dari pemegang saham, manajemen, pegawai, hingga stakeholder. Selain itu, evaluasi dan monitoring juga diperlukan untuk memastikan penerapan GCG telah sesuai dengan kaidah dan tujuan perusahaan yang telah ditetapkan.

"GCG sebagai pengendalian internal merupakan landasan operasional yang menjadi acuan untuk memastikan seluruh proses dan mekanisme untuk mencapai tujuan perusahaan. GCG juga sebagai sarana untuk mencegah perusahaan dari penyimpangan dan risiko yang dapat mengakibatkan kegagalan pencapaian tujuan perusahaan," tambahnya.

Chairman Indonesia Institute for Corporate Governance Gendut Suprayitno mengatakan aspek-aspek penilaian GCG

dalam perspektif risiko meliputi komitmen, transparansi, akuntabilitas, responsibilitas, independensi, fairness, kompetensi, kepemimpinan, kemampuan bekerjasama, visi, misi, dan tata nilai, strategi dan kebijakan, etika bisnis, dan budaya risiko. Menurutnya, Pelindo III telah memenuhi semua aspek-aspek penilaian yang telah ditentukan oleh tim penilai. Corporate Governance Perception Index (CGPI) merupakan penilaian yang dilakukan oleh Majalah SWA dan IICG terhadap perusahaan-perusahaan di Indonesia baik itu Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Badan Usaha Milik Daerah (BUMD), perbankan, perusahaan swasta, dan perusahaan publik (emiten). Hasil penilaian menunjukkan tingkat komitmen perusahaan terhadap GCG mulai dari "Fair Trusted Company", "Trusted Company", dan "Most Trusted Company".

Penghargaan kali ini merupakan penghargaan ketiga yang diraih oleh Pelindo III diajang CGPI. Sebelumnya, Pelindo III menyandang gelar "Fair Trusted Company" di tahun 2012 dan "Trusted Company" di tahun 2013. (Mirah)



▲ Aspekper Hubungan Kelembagaan & Monitoring GCG Ahmad Nizar (tengah) menerima penghargaan "Trusted Company" untuk Pelindo III.



*Selamat Ulang Tahun*

13 tahun  




**PT. PELINDO MARINE**  
**— service —**



UTAMAKAN KESELAMATAN  
DAN KESEHATAN KERJA

**Melalui Penerapan SMK3  
Kita Wujudkan  
Indonesia Berbudaya K3  
Dalam Menghadapi  
Perdagangan Bebas  
(Tema Bulan K3 Tahun 2015)**

